



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 372]

नई दिल्ली, सोमवार, अक्टूबर 10, 2016/आश्विन 18, 1938

No. 372]

NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 10, 2016/ASVINA 18, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 30 सितम्बर, 2016

सं. टीएएमपी/58/2015-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38 वां) की धारा 48 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अपने दिनांक 27 फरवरी, 2016 के बैठक में कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त दरमानों की सामान्य संशोधन से संबन्धित प्रस्ताव को निपटान किया था। यद्यपि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन, (स्पीकिंग) दरमानों के साथ आदेश को अधिसूचना में लगनेवाले समय को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण ने तत्काल केवल संशोधित दरमानों को अधिसूचित करने का निश्चय किया था। तदनुसार, दिनांक 27 फरवरी, 2016 के अनुमोदित दरमानों को भारत का राजपत्र में राजपत्र संख्या 180 में अधिसूचित कराया गया था। कथित अधिसूचना में, यह कहा गया था कि यह प्राधिकरण सकारण सहित (स्पीकिंग) आदेश को उचित समय पर अधिसूचित करेगा। तदनुसार, प्राधिकरण सीओपीटी के दरमानों की सामान्य संशोधन से संबन्धित प्रस्ताव एवं सीओपीटी के प्रस्ताव दिनांक 01 जून 2016 और 15 जून 2016 को निपटान करने के लिए और दिनांक 4 मई 2016 को अधिसूचित संशोधित दरमानों को सुधार करते हुए तथा प्राधिकरण द्वारा पारित दिनांक 19 मई, 2016 के आदेश क्रमांक टीएएमपी/4/2009-सामान्य को विचार करते हुए सकारण सहित स्पीकिंग आदेश को संलग्न आदेशानुसार अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/58/2015-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास(सीओपीटी)

.....

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितम्बर 2016 के 17वें दिन पारित)

यह मामला, दरमानों (एसओआर) में सामान्य परिशोधन के लिए, कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 27 जुलाई, 2015 से संबंधित है।

2. सीओपीटी के वर्तमान दरमान पिछली बार इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/49/2011- सीओपीटी दिनांक 1 अप्रैल 2013 के द्वारा अनुमोदित किए गए थे। सीओपीटी के दरमानों की वैधता कथित आदेशानुसार 31 मार्च 2015 तक निर्धारित थी। प्राधिकरण के आदेश सं टीएएमपी/49/2011- सीओपीटी दिनांक 10 नवम्बर 2015 के आदेशानुसार इन दरमानों की वैधता 31 दिसंबर 2015 या नई प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार लागू होने की प्रभावी तिथि, जो भी पहले हो, तक मान्य हैं।

3.1. इससे पूर्व, सीओपीटी द्वारा इसके मौजूदा दरमानों में सामान्य परिशोधन के लिए 03 नवम्बर, 2014 के पत्र के माध्यम से एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया था क्योंकि सीओपीटी के मौजूदा दरमानों में परिशोधन किया जाना अपेक्षित था।

3.2. प्रस्ताव पर संबंधित पणधारियों से परामर्श किया गया। उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त अभियुक्तियां पत्तन को फीड-बैक सूचना के तौर पर प्रेषित कर दी गईं तथा विषयगत मामले में एक संयुक्त सुनवाई की जानी थी।

3.3. इसी दौरान पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. 8(1)/2014- टीएएमपी दिनांक 13 जनवरी 2015 के अंतर्गत नई "महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारणार्थ नीति-2015" जारी की गई है जिसे इस प्राधिकरण द्वारा भारत के राजपत्र में गजट सं. 30 दिनांक 27 जनवरी 2015 को अधिसूचित किया गया है। उपर्युक्त "महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारणार्थ नीति-2015" दिनांक 13 जनवरी 2015 को प्रभावी हो चुकी है। तत्पश्चात, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 1.5 के अनुसार, प्रशुल्क नीति 2015 को प्रचालन में लाने के लिए, 4 जून 2015 को, महापत्तन न्यासों के परामर्श से कार्यात्मक दिशानिर्देश तैयार किए गए और भारत के राजपत्र में प्रकाशित किए गए।

पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा, महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति - 2015 में परिकल्पित प्रशुल्क नीति प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लिखित पद्धति से बहुत भिन्न है। इसलिए, प्राधिकरण ने 3 नवम्बर 2014 के सामान्य परिशोधन प्रस्ताव पर रोक लगाते हुए सीओपीटी को, नई प्रशुल्क नीति- 2015 के अनुसार परिशोधन प्रस्ताव करने का परामर्श दिया।

4.1. इस परिदृश्य में सीओपीटी द्वारा उनके दिनांक 27 जुलाई, 2015 के पत्र के अंतर्गत नई प्रशुल्क नीति- 2015 का अनुसरण करते हुए दरमानों में सामान्य परिशोधन हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमानों और कार्य निष्पादन मानकों सहित निर्धारित प्रारूप में लागत विवरण प्रस्तुत की है। प्रस्ताव के साथ संलग्न एआरआर, प्रशुल्क प्रस्ताव अनुसार राजस्व आकलन और अन्य लागत विवरणियां अनुभव्य चार्टर्ड-अकाउंटेंट से प्रमाणित हैं। सीओपीटी द्वारा सामान्य परिशोधन प्रस्ताव में निम्न उल्लेख किए गए हैं:-

(i) कंटेनरों व पोतों से संबंधित प्रशुल्क प्रभार केवल अमेरिकी डॉलर में प्रस्तावित हैं और उनकी तटीय दरें विदेश विनिमय की लागू दर पर छूट देते हुए 60% तक आकलित की जाएंगी बशर्ते पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा, विदेशी पोतों से संबंधित प्रशुल्क को, भारतीय मुद्रा में तटीय प्रशुल्क पर जोर दिए बिना 60% से अधिक तय न किए जाने की अनुमति हो, ।

[कथित आदेश के अनुसार विदेशी श्रेणी के तटीय पोतों तथा तटीय कंटेनर संबंधी प्रभारों की दरें जहां कहीं अमेरिकी डॉलर में दी गई हैं, विनिमय दर में उतार/चढ़ाव को गणना में लेते हुए, विदेशी श्रेणी के लिए निर्धारित दर के 60 % तक नियत किया जाएगा।]

(ii) पत्तन की वार्षिक राजस्व मांग रु. 384.14 करोड़ है। मौजूदा प्रशुल्क दर रु.190.95 करोड़ तथा वित्तीय वर्ष 2014-15 के लिए यह रु.218.90 करोड़ है। सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि इस कमी (घाटा) के कारण निम्नलिखित हैं:-

(क) ड्रेजिंग की अनुरक्षण लागत वृद्धि।

(ख) आईसीटी की स्थापना से उप-अभीष्टतम कार्य निष्पादन।

(ग) पेट्रोनेट एलएनजी लिमिटेड के प्रचालन संबंधी मुद्दे जिनके कारण क्षमता का पूरा उपयोग न हो पाना, और

(घ) ग्रेड सी तथा डी कर्मचारियों के वेतनों में 01/01/2012 से वृद्धि होने के कारण मजदूरी (कार्मिक लागत) में वृद्धि।

(iii) 2015 की प्रशुल्क नीति के दायरे में रहते हुए पत्तन ने दरों में आंशिक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क के आधार पर फार्म-3 के अनुसार राजस्व आकलन रु.384.14 करोड़ की अधिकतम सीमा में है।

(iv) (क) सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि सीओपीटी और पेट्रोनेट एलएनजी लिमिटेड (पीएलएल), के बीच हुए करार के अनुसार, पत्तन द्वारा पायलेटज के लिए तदर्थ आधार पर एक विशेष दर लगाई गई है तथा पत्तन देयता के मामले में एलएनजी पोतों एसपीएम के लिए लागू मौजूदा दर लागू की जाती है

(ख) सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि एलएनजी की प्रचालन क्षमता का उपयोग 8% हो रहा है। इस सुविधा पर आने वाले पोतों की औसत संख्या जैसे ही नियत होती है, एक स्वच्छ एवं पुष्ट प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा।

4.2. सीओपीटी द्वारा वार्षिक राजस्वमांग की विस्तृत गणना फॉर्म 1 में दी गई है: सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर का सारांश नीचे तालिकाबद्ध किया जाता है:-

(रु.:करोड़)

क्रम सं.	विवरण	व 1 (2011-12)	व 2 (2012-13)	व 3 (2013-14)
(1).	कुल व्यय(लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)	426.12	511.19	566.47
(2). (क)	संपजन घटाएं:			
(i).	संपदा संबंधी व्यय	37.89	52.28	60.00
(ii).	ऋणों पर व्याज	20.45	16.59	19.42
(iii).	एक बारगी व्यय का 4/5वां भाग, यदि कोई हो जैसे वेतन, पेंशन/ग्रेच्युटि का बकाया, अनुग्रह राशि भुगतान का बकाया आदि (प्रत्येक पद की सूची संलग्न करें)			
	(क). डब्ल्यूआरसी बकाया	-	-	25.78
(iv).	पेंशन निधि के अंशदान का 4/5वां भाग	89.54	92.66	108.46
(v).	प्रबंधन व सामान्य ऊपरि व्यय तथा प्रचालन व्यय के कुल जोड़ के 25 प्रतिशत से अधिक और मूल्य-ह्रास	57.48	50.94	50.70
(vi).	प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अनुसार बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्यय यदि कोई हों,	-	-	-
	कुल समंजन	205.36	212.47	264.36
(3).	कुल समंजन के पश्चात कुल व्यय (5 = 1-2)	220.76	298.72	302.11
(4).	क्रम सं. 3 का औसत व्यय = [व 1 + व 2 + व 3] / 3	273.86		
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31-03-2014 को निबल स्थायी संपत्तियां (लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)	422.30		
	(ii). जोड़ें : 31-03-2014 को प्रगति रत्त कार्य (लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)	23.67		
	(iii). घटाएं : 31.03.2014 को संपदा संबंधी कार्यों से संबंधित स्थायी परिसंपत्तियों का लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार निबल मूल्य	36.00		
	(iv). घटाएं : बीओटी प्रचालक को 31 मार्च 2014 तक स्थानांतरित, स्थायी परिसंपत्तियों का लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार निबल मूल्य यदि कोई हो।	-		
	(v). घटाएं: 31 मार्च 2014 तक, स्थायी परिसंपत्तियों का लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अंतर्गत विचारित केपिटल बर्थ के लिए विचारित निबल मूल्य यदि कोई हो।	-		

	(vi). जोड़े : कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानकों के अनुसार कार्य पूंजी	60.04
	(vii). कुल नियोजित पूंजी	470.01
(6).	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम 16% (क्रम सं. 7(vii) पर)	75.20
(7).	31-मार्च 2014 को वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) [(4)+ (6)]	349.07
(8).	वर्ष 2014-15 के लिए लागू 100% थोक मूल्य सूचकांक एआरआर में	6.00%
(9).	सूचकांकित अधिकतम वार्षिक राजस्व मांग (ए आर आर)	370.01
(10).	वर्ष 2015-16 के लिए लागू 100% थोक मूल्य सूचकांक का एआरआर में सूचकांकन	3.82%
(11).	सूचकांकित अधिकतम वार्षिक राजस्व मांग (ए आर आर)	384.14
(12).	सूचकांकित अधिकतम सीमा के आकलित एआरआर के क्रम सं. 11 में प्रस्तावित सूचकांकित दरमानों पर राजस्व आकलन	290.42

4.3. वर्तमान दरमानों में प्रस्तावित संशोधन इस प्रकार है:-

(क) **अध्याय II – पोत संबंधी प्रभार:**

(i) (क) एसपीएम और एसटीएस पर पोतों के लिए पत्तन देयता 5% तथा पायलेटज में 5% की प्रस्तावित वृद्धि को मौजूदा स्तर पर ही रखा गया है।

(ख) एसपीएम और एसटीएस श्रेणी के अंतर्गत एलएनजी पोतों के लिए प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है।

(ii) सीओपीटी द्वारा पत्तनीय बर्थों को छोड़कर अन्य बर्थों पर दो टग तक के लिए रु.2 लाख पायलेटज पैकेज और केवल दो घंटों के लिए बोट मूरिंग या उसके किसी भाग के लिए केवल 2 घंटे के लिए रु.75,000 प्रति घंटा की मिश्रित दर से पायलेटज सेवाओं के प्रभार लागू करने का प्रस्ताव किया है। अतिरिक्त टग रु.50,000 प्रति टग/प्रति घंटा प्रस्तावित की गई है।

(iii) बाजों के लिए मिश्रित पायलेटज फीस में 40%. वृद्धि [मौजूदा दरों के दो स्लैब अर्थात 200 जीआरटी और 200जीआरटी से ऊपर का स्लैब दोनों को हटा दिया गया है तथा एक समान दर प्रस्तावित की गई है।

(iv) पायलेटज फीस के साथ संबद्ध शिफ्टिंग प्रभार 100% बढ़ा दिए गए हैं अर्थात पायलेटज फीस 25% से 50% कर दी गई है।

इसका कारण यह है कि शिफ्टिंग कार्य, आगमन या प्रस्थान की पायलेटज की एक चाल के बराबर है। इसके लिए आवश्यक मानवशक्ति, टगों की संख्या और लांच, समय आदि की मात्रा वही होती है जो पायलेटज की एक गतिविधि के लिए आवश्यक होती है।

(v) बाजों के स्थानान्तरण के लिए 50% से 60%. [फीस में बढ़ोत्तरी। इसके लिए अमेरिकी डॉलर 24.85 की दर का प्रस्ताव किया गया है।]

(vi) अनुसूची 2.2.4 पर फ्लोटिंग क्राफ्ट के लिए किराया प्रभार को समाप्त करने का प्रस्ताव किया गया है।

फिर भी मूरिंग टग के प्रयोजन के लिए फ्लोटिंग क्राफ्ट के किराया के लिए प्रभार के संबंध में पत्तन ने पत्तन टग प्रभार तथा किराए पर लिए गए टगों के संबंध में एक ही किराए का प्रस्ताव किया है।

(vii) ड्राई डॉक प्रभारों से संबंधित दरमानों की अनुसूची 2.2.5 को हटाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि पत्तन का ड्राईडॉक और वर्कशॉप, कोचीन शिपयार्ड को, 12 अप्रैल 2013 को अन्तर राष्ट्रीय मरम्मत सुविधा स्थापित करने के लिए सौंप दिए गए हैं।

(viii) बर्थों में उपलब्ध सुविधाओं और सेवाओं की तुलना के आधार पर बर्थों का श्रेणीकरण किया गया है। बर्थ किराया प्रभारों में 3% से 43%. तक की वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। [पत्तन द्वारा 40% का उल्लेख किया है।]

अनुसूची 2.3.2. की मद संख्या 4 व 5 के अंतर्गत उल्लिखित किसी अन्य पोत के लिए निर्धारित बर्थ किराया प्रभार को समाप्त करने का प्रस्ताव किया गया है।

(ix) बाजों और तटीय, दोनों विकल्पों के माध्यम से पोतों को पानी की आपूर्ति करने संबंधी प्रभार 10% बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया है।

(x) सीओपीटी ने बार्ज जेट्टी (खंड 2.15) की श्रेणी की मद सं. 2 के विवरण में "निकटवर्ती एससीबी" की अपेक्षा एफएसीटी अमोनिया जेट्टी के तौर पर परिवर्तन करने, परंतु प्रशुल्क में कोई परिवर्तन नहीं करने का प्रस्ताव किया है।

(xi) सीओपीटी सभी अनुसंधानिक, आपूर्ति, मनोरंजन नौकायन, ऑयल रिग्स और अन्य कार्गो रहित पोतों के लिए दो गुणा बर्थ किराया प्रभार का प्रस्ताव किया है। इसमें यात्री पोत, नौसैनिक पोत, तट-रक्षक-पोत और बंकरिंग के लिए पोत/बार्ज शामिल नहीं हैं। पल्लन ने ऑपरेशन कार्य के पश्चात् कार्गो पोतों को पोत के तौर पर 24 घंटे या उससे अधिक समय के लिए निरर्थक खड़े रहने पर, बर्थ किराया प्रभार, दो गुणा करने का भी प्रस्ताव किया है।

(ख) **अध्याय-III – कार्गो संबंधी प्रभार:-**

(i) विशेष ड्रेजिंग लेवी को पीओएल उत्पादनों और कूड ऑयल पर वार्फेज के साथ मिलाने का प्रस्ताव किया है तथा यह प्रस्ताव भी किया है कि इसे रु.103/- प्रति मीट्रिक टन की दर से (अर्थात् रु.65/- वार्फेज +रु.38/- विशेष ड्रेजिंग लेवी) सभी बर्थों पर लागू किया जाए।

(ii) सीओपीटी ने यह प्रस्ताव भी किया है कि पीओएल और कूड ऑयल को छोड़कर, कुछ अन्य कार्गो पर वार्फेज 10% से 20% तक निम्नानुसार बढ़ा दी जाए:

(आंकड़े रुपये में)

वस्तु का विवरण	प्रचलित समूह	इकाई	प्रचलित दरमानों के अनुसार प्रशुल्क	प्रस्तावित दरमानों के अनुसार प्रस्तावित प्रशुल्क
कलिकर, क्ले, चाक	निर्माण एवं भवन सामग्री	एमटी	72.80	80.10
रक्षा सामान	रक्षा सामान	एमटी	217.55	261.10
सल्फर	खाद- अपरिष्कृत और परिष्कृत- क्यू-10 बर्थ पर	एमटी	62.00	68.20
रॉक सल्फेट		एमटी	57.00	62.70
सल्फर	खाद- अपरिष्कृत और परिष्कृत- अन्य बर्थों पर	एमटी	86.80	95.50
रॉक सल्फेट		एमटी	79.80	87.80
खाद्य अनाज, तिलहन, अन्न, दालें, भूसी	खाद्य अनाज, तिलहन, अन्न, दालें, भूसी	एमटी	61.60	67.80
पोत बंकरों के लिए तेल	पोत बंकरों के लिए तेल	एमटी	40.00	48.00
कूड आयल- पल्लन बर्थ पर	लिक्विड कार्गो	एमटी	65.00	103.00
पीओएल- पल्लन बर्थ पर		एमटी	65.00	103.00
लिक्विड अमोनिया		एमटी	119.00	142.80
फॉस्फोरिक एसिड		एमटी	109.20	131.10
मोलेसिस(शीरा) खद्य तेल और अन्य तरल पदार्थ		एमटी	91.00	109.20
आरओआरओ प्रणाली द्वारा	मोटर-साइकिल के सिवामोटर-वाहन	प्रति वाहन	1500.00	1800.00
आरओआरओ से इतर, अन्य प्रणाली द्वारा		प्रति वाहन	3000.00	3600.00
लवण	लवण	एमटी	14.00	25.10
चीनी, अपरिष्कृत चीनी	चीनी, अपरिष्कृत चीनी	एमटी	62.00	74.40
गंदा तेल, तैलीय कीचड़	गंदा तेल, तैलीय कीचड़	एमटी	90.00	108.00
लकड़ी के लट्टे	लकड़ी, इमारती लकड़ी व उत्पाद	क्यू मी.	34.00	40.80
लकड़ी, बांस लकड़ी के उत्पाद		एमटी	78.40	84.10
लकड़ी का गूदा		एमटी	57.40	68.90

(iii) सीओपीटी ने यह प्रस्ताव भी किया है कि वर्तमान समूह में से कुछ मदें हटाकर, उन पर पृथक मदों के तौर पर नई वार्फेज दर, निम्नानुसार लगाई जाए:

(रुपयों में)

कार्गो	प्रचलित समूह	प्रचलित दरमानों के अनुसार प्रशुल्क	प्रस्तावित दरमानों के अनुसार प्रस्तावित प्रशुल्क
अपरिष्कृत काजू	मेवे व फल	50.00	60.00
सीमेंट	सीमेंट, कलिकर क्ले, चाक	72.80	87.40
सल्फ्यूरिक एसिड	शीरा, खाद्य तेल व अन्य द्रव्य	91.00	131.10
पेट्रो कैमिकल्स	शीरा, खाद्य तेल व अन्य द्रव्य	91.00	120.20
जिक कंसट्रेट	खनिज व अयस्क	72.80	87.40
अन्य – खनिज व अयस्क	खनिज व अयस्क	72.80	80.10

(iv) सीओपीटी ने बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वार्फेज-सूची से (अध्याय 111 का खंड 3.1) से कुछ मदें यह उल्लेख करते हुए हटाने का प्रस्ताव किया है कि उन्हें कंटेनरीकृत कर दिया गया है और अब वे बल्क या ब्रेक बल्क कार्गो के तौर पर नहीं आती हैं। इन मदों का उल्लेख इस प्रकार है:

(क) कॉयर, कॉयर उत्पाद, जूट, जूट उत्पाद (क्रम सं. 3)

(ख) कपास, कपास का लोगड़, ट्विस्ट यार्न, ऊत, सिले हुए कपड़े, सूती कपड़ा क्रम सं. 5.

(ग) कागज उत्पाद, तथा अखबार-कागज न्यूज़ प्रिंट (क्रम सं. 17)

(घ) असंबद्ध वैयक्तिक सामान (क्रम सं. 23)

(v) सीओपीटी ने वार्फेज की अनुसूची में 'वाटर फ्रंट रायल्टी – लिक्विड कार्गो के अंतर्गत एलएनजी के तौर पर, एक नई मद शामिल करने तथा इसके लिए समझौता ज्ञापन के आधार पर (सीओपीटी व पीएलएल के मध्य) रु. 124.416 प्रति टन की दर से प्रभार का प्रस्ताव किया है।

(vi) सीओपीटी ने पोत परिवहन मंत्रालय के आदेश एफ सं. पीडी-19017/2/2014-पीडी.VI दिनांक 01 जुलाई 2014 में वार्फेज दर में किसी प्रकार की वृद्धि न करने के स्पष्टीकरण का वार्फेज की अनुसूची में 'पेट-कोक' को एक अलग मद के रूप में उल्लेख करते हुए शामिल करने का अनुरोध किया है।

(vii) विलंब प्रभार, वर्तमान दरमानों के अनुसार ही निर्धारित किए जाएं।

(viii) ट्रांजिट क्षेत्र में भंडारण-प्रभार, लाइसेंस के आधार पर:-

(क) प्राधिकरण ने 10 जून 2013 को अधिसूचित पिछले परिशोधन आदेश के पैरा 12 (xxvi) (क) व (ख) में सुझाव दिया था कि सीओपीटी दिनांक 01 अप्रैल 2013 की अधिसूचना सं. टीएएमपी/49/2011-सीओपीटी में, भंडारण प्रभारों के बारे में भू-नीति दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए ट्रांजिट शेडों और भंडार गृहों में विलंब शुल्क के बदले लाइसेंस के आधार पर कार्गो के भंडारण के लिए प्रभारों का निर्धारण और वर्तमान प्रस्ताव लम्बे समय तक भंडारण निरुत्साहित करेगा।

(ख) पिछले परिशोधन आदेश में दिए गए सुझाव का उल्लेख करते हुए सीओपीटी ने कहा है कि वर्तमान में, ट्रांजिट क्षेत्र में लाइसेंस फीस से संबंधित प्रशुल्क इस कारण एलपीजी के स्कोप से बाहर रखने का प्रस्ताव है क्योंकि ट्रांजिट क्षेत्र केवल उन स्वामित्वों या एजेंटों को ही आवंटित किया जाता है जो पोत संबंधी कार्यवाहियों के लिए आयात निर्यात कार्गो का भंडारण करते हैं। यह आवंटन पोत-वार किया जाता है। परंतु, वर्तमान प्रस्ताव में, सीओपीटी कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के अंतर्गत अनुसूची 3.2.3 से कार्गो भंडारण हेतु लाइसेंस को संपदा-किराया में स्थानांतरित करने का प्रस्ताव किया है:

विवरण	कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अंतर्गत वर्तमान अनुसूची		संपदा किराया के अंतर्गत प्रस्तावित अनुसूची	
	दर प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह या उसका कोई भाग, आवंटन की तिथि से (दरमानों के अनुसार)		दर प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह या उसका कोई भाग, आवंटन की तिथि से (दरमानों के अनुसार)	
	ढका हुआ भंडारण	खुला भंडारण	ढका हुआ भंडारण	खुला भंडारण
4 सप्ताह तक	12.50	10.00	12.50	10.00
5 से 8 सप्ताह तक	18.75	15.00		
9 वें सप्ताह से आगे	25.00	20.00	15.00	12.00

रु. 250/- प्रति सप्ताह का न्यूनतम प्रभार लेने के खंड को मौजूदा स्तर पर बनाए रखा गया है:

(ग) सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि दरें लीज़ किराया के साथ ही परिशोधित की जाएंगी जिसके लिए प्रस्ताव शीघ्र ही प्रस्तुत किया जाएगा।

(क) अध्याय IV – पत्तन उपकरणों का किराया प्रभार:

(i) हल्के फार्कलिफ्ट ट्रकों (खण्ड 4.1) के लिए प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि रु.588/- से रु.800/- है। यह प्रस्तावित वृद्धि, संशोधित मजदूरी-दर और ईंधन की बढ़ी हुई कीमतों के कारण है। इसके अतिरिक्त सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि 2010 में दरमानों में किए गए पिछले परिशोधन के पश्चात अब तक इन प्रभारों में कोई वृद्धि नहीं की गई है।

(ii) फ्लोटिंग क्रेन और ऑयल स्किमर के स्थायी प्रभारों में वृद्धि करते हुए क्रमशः रु.2000/- से रु.10000/- और रु.1000/- के स्थान पर 5000/- करना।

(iii) प्राधिकरण द्वारा उनके आदेश सं. टीएएमपी/7/2013-सीओपीटी दिनांक 30 सितम्बर 2014 के अंतर्गत 40 टन वाली मोबाईल हार्वर क्रेन के लिए विदेशगामी पोतों के ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रभार रु.32.89 तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए रु.123.66 और तटीय पोतों के कार्गो के लिए क्रमशः रु.19.73 और रु.74.20 अधिसूचित किया गया था और इनकी वैधता, मौजूदा सामान्य दरमानों के अनुसार निर्धारण कर दी गई है।

सीओपीटी ने विदेशी पोतों के मोबाईल हार्वर क्रेन की दर ड्राई बल्क कार्गो के लिए रु.40/- तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए रु.42/- और तटीय पोतों के कार्गो के लिए क्रमशः रु.24/- और रु.25.20 का प्रस्ताव किया है तथा मौजूदा स्तर पर न्यूनतम प्रभार को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।

(घ) अध्याय V – कंटेनर संबंधी प्रभार:

(i) कंटेनरों की सभी श्रेणियों के लिए वार्फेज, लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट ऑफ तथा प्रशीतन प्रभार 20% बढ़ाए जाने का प्रस्ताव है।

(ii) अनुसूची 5.1.4 पर निपटान के लिए निर्यात और आयात कंटेनरों के जांच प्रभार 25% अर्थात् रु.400/- के स्थान पर रु.500/- करने का प्रस्ताव है।

(iii) कंटेनरों का भू-किराया 33% बढ़ाने का प्रस्ताव है (अनुसूची 5.1.5)।

(iv) सीएफएस पूरे/आधे कंटेनर की भराई और अपसारण के लिए प्रभार निम्नानुसार बढ़ाने का प्रस्ताव है:

20' कंटेनर = 12.32%

40' कंटेनर = 15.55%

(v) सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि उन्होंने दिनांक 10 जनवरी 2014 के पत्र के अंतर्गत, यूबी कंटेनरों के अपसारण प्रभार में परिशोधन के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जो प्राधिकरण में लंबित है। उपर्युक्त प्रस्ताव का प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन की शर्त पर ही, प्रस्तावित दरमानों के 20' कंटेनर के लिए प्रभार 12.32% तथा 40' कंटेनर के लिए 15.55 की वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।

[इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि प्राधिकरण द्वारा सं. टीएएमपी/9/2014-सीओपीटी 30 सितम्बर, 2014 के आदेश के अंतर्गत यूबी कंटेनरों के अपसारण प्रभार अनुमोदित किए जा चुके हैं। अतः सीओपीटी का यह कथन कि मामला प्राधिकरण में लम्बित है व तथ्य की दृष्टि से सही नहीं है।]

(vi) कंटेनरों के प्रभार में वृद्धि का प्रस्ताव करते समय, सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि कंटेनर संबंधी प्रभार, टर्मिनल पर, कंटेनरों के लिए वार्फेज, भू-किराया (विभिन्न कंटेनरों पर) - भराई, अपसारण और सीएफएस पर भंडारण प्रभारों सहित मिश्रित रूप से दिया गया है और तदनुसार सीएफएस के लिए, टर्मिनल प्रभारों से अलग, ठोस ऑपरेशनों हेतु सीएफएस के लिए एक पृथक अध्याय शामिल करने की आवश्यकता है। सीओपीटी द्वारा निम्न परिवर्तनों का प्रस्ताव किया गया है:

(क) सीओपीटीने भंडारण के 30 दिन की अवधि (अर्थात चौथा सलैब) हेतु लागू प्रभार को छोड़कर, प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/49/2011 दिनांक 10.06.2013 द्वारा अधिसूचित भंडारण प्रभार (खंड 5.2.2) के बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। 30 दिन की अवधि के पश्चात भंडारण प्रभार को रु.20/- तथा रु.40/- से अधिक लम्बे कंटेनरों के लिए क्रमशः \$12, \$24 तथा \$36 के स्थान पर \$18, \$16 और \$24 करने का प्रस्ताव किया है।

(ख) सीओपीटी ने आयात कार्गो के भंडारण प्रभार (खंड 5.2.3) ढके हुए क्षेत्र के लिए रु. 12/-, रु. 20/- तथा रु. 40/- से बढ़ाकर रु. 20/-, रु. 30/- और रु. 50/- करने तथा खुले क्षेत्र के लिए रु. 10/-, रु. 14/- और रु. 24/- को बढ़ाकर रु. 16/-, रु. 24/- और रु. 40/- करने का प्रस्ताव किया है। इसमें 3 दिन की निशुल्क अवधि को अनुमत किया गया है।

(ग) सीओपीटी ने निर्यात कार्गो के भंडारण प्रभार (खंड 5.2.4) ढके हुए क्षेत्र के लिए रु. 12/-, रु. 20/- तथा रु. 40/- से बढ़ाकर रु. 20/-, रु. 30/- और रु. 50/- करने तथा खुले क्षेत्र के लिए रु. 10/-, रु. 14/- और रु. 24/- को बढ़ाकर रु. 16/-, रु. 24/- और रु. 40/- करने का प्रस्ताव किया है। इसमें केवल 5 दिन की निशुल्क अवधि को अनुमत किया गया है।

(घ) सीओपीटी द्वारा कंटेनरों से वैयक्तिक वस्तुओं/असंबद्ध सामान के अपसारण (खंड 5.2.5) के लिए 3 दिन की निशुल्क अवधि को अनुमत करते हुए भंडार रु. 50/-, रु. 80/- और रु. 150/- से बढ़ाकर क्रमशः रु. 80/-, रु. 120/- और रु. 200/- करने का प्रस्ताव किया गया है।

(च) अध्याय VI – विविध:

(i) पत्तन उपकरणों के लिए (अनुसूची 6.1) प्रभार को, यह उल्लेख करते हुए समाप्त करने का प्रस्ताव किया गया है कि अग्निशमन व्यवस्था, पत्तन के प्रयोग हेतु की गई है न कि किराए पर देने के लिए।

(ii) सीओपीटी ने विज्ञापन बोर्ड, छाया चित्रण के लिए प्रभारों में वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

(iii) सीओपीटी ने सभी प्रकार (नए व पुराने) बंकों के लिए रु.250/- प्रति वर्ग मीटर की दर से प्रभार निश्चित करने का प्रस्ताव किया है।

(iv) अन्य सुविधाओं के लिए सभी प्रकार के मिश्रित प्रभार मौजूदा स्तर पर रखने का प्रस्ताव किया गया है।

(v) सीओपीटी ने अध्याय-6 से कुछ प्रभारों को हटाकर कुछ विविध प्रभार अध्याय-8 में शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

4.4. फॉर्म-5 में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:

क्रम सं.	कार्य निष्पादन मानक	प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक
(1)	कार्गो संबंधित सेवाएं	
(क)	प्रमुख कार्गो समूह का औसत पोत दिवस निष्पादन (टनों में)	
	(i) ब्रेक बल्क	492
	(ii) कंटेनर	16044
	(iii) ड्राई बल्क	4801
	(iv) लिक्विड बल्क	26453

(ख)	कंटेनरों के संबंध में प्रति घंटा औसत फेरे (टीईयू में)	26.90
(2)	पोत संबंधी सेवाएं	
(क)	पोतों का औसतन टर्नअराउंड समय (दिनों में)	1.69
(ख)	पोतों का औसतन पिट्-बर्थिंग समय (दिनों में)	0.84
(3)	पत्तन से संबंधित कोई अन्य प्रासंगिक मानक	---

5.1. प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2015 के खंड 5.2 के अनुसार, महापत्तन न्यास, अपनी वेबसाइट में संबंधित पत्तन तथा प्राधिकरण का ई-मेल पता देते हुए तथा पणधारियों/उपयोक्ताओं की टिप्पणियों को 15 दिन में भेजने के लिए, दरमान और कार्य निष्पादन मानक प्रारूप प्रकाशित करेगा।

5.2. इसलिए, हमारे 10 अगस्त, 2015 के पत्र के द्वारा सीओपीटी को दरमान व कार्य निष्पादन मानकों को, ई पत्तन के पते व ई-मेल सहित पते वेबसाइट पर प्रसारित करने की पुष्टि करने के लिए अनुरोध किया गया था ताकि पणधारियों और उपयोक्ताओं की टिप्पणियां 15 दिन में प्राप्त हो सकें। सीओपीटी को यह भी अनुरोध किया गया था कि वह इन्हें संलग्न सूची अनुसार सभी हितधारियों/उपयोक्ताओं को संप्रेषित करने के बाद इसे प्राधिकरण को भी सूचित करे। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 5.3 के अनुसार सीओपीटी को पत्तन प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों पर अपने उत्तर, उनकी प्राप्ति के 15 दिन के अन्दर भेजने का अनुरोध किया गया।

यद्यपि सीओपीटी ने यह पुष्टि नहीं की है कि उसने वेबसाइट पर प्रस्ताव को लोड किया है अथवा नहीं तथापि इसे पणधारियों, उपयोक्ताओं उपयोक्ता संगठनों को संप्रेषित किया गया है और उन्होंने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

5.3. संबंधित उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों से विषयगत प्रस्तावों पर प्राप्त टिप्पणियां समय-समय पर सीओपीटी को फीड-बैक सूचना के तौर पर भेजी गईं। सीओपीटी के उत्तर से देखा गया है कि स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन और कोचीन कस्टम हाऊस एजेंट एसोसिएशन ने अपनी टिप्पणियां सीओपीटी को प्रस्तुत की हैं।

6. सीओपीटी ने 22 अगस्त, 2015 को बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज़ की तीसरी बैठक में पारित बोर्ड रेजोल्यूशन नं: 81 दिनांक 22 अगस्त, 2015 की एक प्रति अपने 15 सितम्बर, 2015 के पत्र के अंतर्गत भेजी है। इस रेजोल्यूशन के अनुसार बोर्ड ने प्रशुल्क प्रवेश दिशानिर्देश, 2015 के खंड 3.1.2 के अनुसार दरमानों में सामान्य परिशोधन के लिए प्रस्ताव का अनुमोदन किया है। बोर्ड ने प्रशुल्क प्रस्ताव प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने के संबंध में कार्रवाई को रेटिफाई (वैध करने) का भी संकल्प लिया है।

7.1. इस संबंध में 27 अक्टूबर, 2015 को सीओपीटी के परिसर में एक संयुक्त बैठक आयोजित की गई, जिसमें प्रस्ताव के बारे में एक पावर प्वायंट प्रस्तुति दी गई।

7.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान हुई अनुमति के अनुसार, हमारे 03 नवंबर, 2015 के पत्र के माध्यम से, संयुक्त सुनवाई के दौरान उठे निम्नलिखित मुद्दों पर कार्रवाई करने के लिए सीओपीटी से अनुरोध किया गया था :

(i). सुनवाई के समय मै. पैट्रोनेट एलएनजी (पीएलएल) ने लिखित रूप में 27 अक्टूबर, 2015 को सीओपीटी को एक प्रस्ताव दिया गया था। सीओपीटी, पीएलएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव पर 6 नवम्बर, 2015 तक अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करे।

(ii). लगभग सभी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों ने प्रस्ताव में बढ़ाए गए प्रशुल्क पर आपत्ति जताई है। सीओपीटी उपयोक्ताओं द्वारा उठायी गई आपत्तियों पर अपना मत बताएं कि क्या प्रस्तावित प्रशुल्क में किसी प्रकार का संशोधन आवश्यक है।

(iii). उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों को अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां/लिखित सुझाव यदि कोई हो, तो सीओपीटी व प्राधिकरण दोनों को भेजने के लिए, 3 नवम्बर, 2015 तक 07 दिन का अतिरिक्त समय दिया गया। इसके पश्चात सीओपीटी को 3 दिन के अंदर अपनी टिप्पणियां देने का अनुरोध किया गया।

(iv). सीओपीटी, एनएमपीटी, सीओपीटी, जेएनपीटी और एमओपीटी द्वारा बढ़ाए गए पोत संबंधी प्रभारों के इनवाइसों पर अपनी प्रतिपुष्टि तथा टिप्पणी प्रस्तुत करें।

7.3. उपर्युक्त संदर्भित प्रथम कार्य बिंदु के संदर्भ में सीओपीटीने अपने पत्र दिनांक 7 जनवरी, 2016 के पत्र के अंतर्गत अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

7.4. पैरा 7.2 में उल्लिखित दूसरे कार्य बिंदु के संदर्भ में और सीएसएए द्वारा प्रस्तुत बिलों की प्रतियों पर सीओपीटी ने इस मामले पर निर्णय लिए जाने तक कोई टिप्पणी नहीं की है।

7.5. ऊपर पैरा 7.2 में उल्लिखित तीसरे कार्य बिंदु के संदर्भ में मै. परीसंस इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रा.लि. (पीआईपीएल) ने इमेल पत्र दिनांक 11 नवम्बर, 2015 के माध्यम से अपनी टिप्पणियां भेजी हैं जो 17 नवम्बर 2015 को सीओपीटी को अपनी टिप्पणियां देने के लिए भेजी गई हैं। सीओपीटी ने इस पर अपनी टिप्पणियां दे दी हैं।

8. सीओपीटी द्वारा प्रस्ताव की प्राथमिक तौर पर जांच करने पर सीओपीटी को 6 नवम्बर 2015 के पत्र के अंतर्गत विभिन्न मुद्दों पर अपनी सूचना/स्पष्टीकरण 13 नवम्बर, 2015 तक भेजने का अनुरोध किया गया। सीओपीटी ने अपने 23 नवम्बर, 2015 के ई-मेल के द्वारा अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण भेजे हैं। सीओपीटी द्वारा दी गई जानकारी का सारांश नीचे तालिकाबद्ध किया जाता है:

क्रम सं.	मांगी गई जानकारी (प्राधिकरण द्वारा)	सीओपीटी के उत्तर
I.	सामान्य	
(i).	हमारे पत्र सं. टीएमपी/58/2015-सीओपीटी दिनांक 10 अगस्त 2015 के अंतर्गत सीओपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह इस आशय की पुष्टि करे कि कार्य निष्पादन मानकों सहित दरमान वेबसाइट पर लोड किए गए हैं। सीओपीटी द्वारा पुष्टि की जाए।	सीओपीटी ने कार्य निष्पादन सहित दरमान 30.08.2015 को वेबसाइट पर लोड किए हैं और उसी दिन उपयोक्ताओं को ई-मेल के माध्यम से साइट लिंक के बारे में सूचित किया है। उपयोक्ताओं को अपनी टिप्पणियां यदि कोई हो तो 15 दिन के भीतर प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।
(ii).	महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति-2015 के खंड 2.10 के अनुसार कैप्टिव बर्थों/उन सुविधाओं के लिए, जहां पत्तन व उपयोक्ता के मध्य हुए करार के अनुसार अलग प्रबंध व्यवस्था की जानी है, के लिए प्रशुल्क व्यवस्था, किए गए करार के अनुसार की जाएगी और कैप्टिव बर्थों/विशिष्ट करार के अंतर्गत न आने वाली सुविधाओं के लिए प्रशुल्क प्रबंधन, प्राधिकरण के निर्धारण अनुसार किया जाएगा। सीओपीटी के प्रस्ताव में अध्याय-III में वॉर्फेज अनुसूची के नीचे दिए गए व्याख्या नोट में सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि सीओपीटी का पेट्रोनेट एलएनजी लि. (पीएलएल) के मध्य एक समझौता, जापान पर हस्ताक्षर हुए है सीओपीटी और पीएलएल के मध्य हुए करार में, पीएलएल ने रिट याचिका सं. 5565 के द्वारा, लीज किराया के संबंध में, कोचीन पत्तन पर पुथुवाइपिन एसईजेड में एलएनजी पत्तन परियोजना की स्थापना के लिए 12 मार्च, 2009 को किए गए रियायत करार का उल्लेख किया है। 27 जुलाई, 2009 के प्रस्ताव के पैरा 31 में सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि सीओपीटी ने पायलेटज के तदर्थ आधार पर विशेष दर की शुरुआत की है। इस संबंध में सीओपीटी निम्नलिखित जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें।	
(क).	सीओपीटी और पीएलएल के बीच हस्ताक्षरित समझौता जापान की एक प्रति	सीओपीटी व पीएलएल के बीच किसी समझौता जापान पर हस्ताक्षर नहीं हुए।
(ख).	सीओपीटी व पीएलएल के मध्य हुए रियायत करार की एक प्रति, यदि कोई हो। दें।	संलग्न है।
(ग).	पीएलएल द्वारा दी जाने वाली सुविधाओं तथा सीओपीटी द्वारा पीएलएल को दी जाने वाली सुविधाओं के लिए प्रशुल्क व्यवस्था क्या है।	पत्तन द्वारा पीएलएल को दी जाने वाली सेवाएं, रियायत करार के आधार पर है।
(घ).	पुष्टि करें कि पीएलएल के लिए तदर्थ आधार पर लागू पायलेटज की विशेष दर, सीओपीटी के मौजूदा दरमानों में निर्धारित पायलेटज की अधिकतम सीमादर से कम है।	जी, हां। पीएलएल के लिए निर्धारित प्रशुल्क अधिकतम दरों की अधिकतम सीमाओं के अंदर है जो रियायत करार पर आधारित हैं। अर्थात् एसपीएम पायलेटज का 60% (0.4259 अमेरिकी \$)
(ङ.).	क्या, पीएलएल के लिए प्रशुल्क महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 तत्वाधान में प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जाना है।	प्राधिकरण द्वारा पीएलएल के साथ रियायत करार के खंड 9.2 के तद्विधान में, पोत-देयता व पायलेटज प्रभार, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों के अनुसार किया जाना है।
(च).	यदि पीएलएल के लिए प्रशुल्क महापत्तन न्यास प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अनुसार अलग से निर्धारित किया जाना है तो एआरआर	पीएलएल से कार्गो और पोतों से होने वाली आय को राजस्व आकलन में शामिल किया गया है।

	परिकलन में, प्रासंगिक व्यय तथा नियोजित पूंजी जिसे शामिल करना अपेक्षित न हो (आगम/निर्गम, व्यय और पीएलएल के संबंध में दर की अधिकतम सीमा का ब्योरा दिया जाए और यदि नहीं तो पीएलएल कार्गो तथा पोतों से आय को राजस्व आकलन के लिए शामिल करना होगा। इस संबंध में, लागत विवरणी में दी गई स्थिति की सीओपीटी जांच करें और स्थिति स्पष्ट करें।	
(छ).	यदि पीएलएल के लिए प्रशुल्क महापत्तन न्यास प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अनुसार प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जाना है तो पीएलएल के लिए प्रशुल्क का प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन न करवाने का कारण बताएं।	पहली एलएनजी पोत अगस्त 2013 में पहुँचा था। वर्ष 2013-14 में केवल 2 पोत ही एलएनजी बर्थ पर आए थे और 2014-15 में केवल 7 पोत। क्योंकि एलएनएन जी बर्थ का 5% से भी कम उपयोग हुआ है इसलिए पत्तन इस विषय पर निर्णय नहीं ले सका कि एलएनजी पोतों की अलग दर निर्धारित की जाए। टि.मनल से एलएनजी को खाली करने वाली पाइप लाइन बिछाने का काम पूरा नहीं हुआ है। अतः टर्मिनल प्रचालन में नहीं है।
(iii).	सीओपीटी द्वारा कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन से प्राप्त टिप्पणियों पर जो उन्हें भेजी गई थी। अपनी टिप्पणी नहीं भेजी है। सीओपीटी उस पर अपनी टिप्पणी दे।	कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन की दिनांक 05.01.2015 की टिप्पणी, सीओपीटी द्वारा नवम्बर, 2014 में प्रस्तुत टिप्पणी के आधार पर की गई है। पत्तन को भेजी गई टिप्पणी पत्तन प्रशुल्क नीति 2015 के अनुसार नहीं थी। इसलिए उत्तर नहीं दिया गया था। फिर भी पत्तन यह स्पष्ट करना चाहेगा कि बीआरसी में प्रस्तावित वृद्धि केवल 5% है और पत्तन कोलम्बो की दरों के साथ स्पर्धात्मक दृष्टि से कंटेनर पोतों के लिए बीआरसी पर रियायत दे रहा है। ताजे पानी की आपूर्ति के लिए पत्तन बार्जों से पानी की आपूर्ति सुनिश्चित करेगा तथा पत्तन को, बार्जों तथा इसके प्रयोजनार्थ कि.मयों का व्यय वहन करना होगा। जैसा कि स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन द्वारा देखा गया है। कोचीन पत्तन पर कंटेनर पोत प्रचालन कार्य के लिए बीओटी प्रचालक-आईजीटीपीएल को लाइसेंस दिया गया है जिसमें प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित भिन्न दरमान लागू हैं। फिर भी कोचीन पत्तन न्यास द्वारा पोतों के लिए कंटेनर संबंधी प्रभारों का एक प्रथक अध्याय शामिल है क्योंकि सीओपीटी व आईजीटीपीएल के मध्य करार में डैक कार्गो के तौर पर कंटेनर वाहक रक्षा कार्गो पोतों और कॉम्बो कार्गो पोतों, के प्रहस्तन काय की अनुमति है। और उनके संचालन की संख्या 25 से अधिक नहीं होनी चाहिए। अतः स्पष्ट है कि ऐसे पोतों को सेवाना प्रदान करने के लिए सीओपीटी को कंटेनर संबंधी प्रशुल्क की आवश्यकता है जिसे अध्याय V में उल्लेखित किया गया है। सीएफएस-सीओपीटी के लिए प्रशुल्क अध्याय-VI में दिया गया है। यह प्रस्ताव उस क्षेत्र में निजी तौर पर प्रचालित सीएफएसओ से स्पर्धा की दृष्टि से प्रस्तावित है। यह बात नोट करने योग्य है कि इसमें कुछ मदों में वृद्धि करने की बात की गई है जबकि कुछ मदों जैसे कि सीएफएस पर कंटेनरों के भंडारण प्रभार में पिछले आदेश की तुलना में कमी की गई है। 20 फुट वाले कंटेनरों के भंडारण प्रभार को निशुल्क अवधि पर \$3-6-12 को घटाकर \$3-6-8 और 40' फुट के कंटेनर पर \$6-12-24 से \$6-12-16 किया गया है और यहाँ तक कि 20' फुट वाले तीसरे स्लैब \$12 तथा 40' फुट वाले के लिए \$24 प्रचालित नहीं हुए थे तथा 20' और 40' के दूसरे स्लैब के लिए क्रमशः \$6 और \$12 का वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था में रियायत देने हुए प्रचालित रखने की अनुमति दे दी गई थी। अब उसे ही तर्क संगत बनाते हुए प्रस्तावित किया गया है। इसके साथ ही कंटेनरों के लिए निशुल्क अवधि में अधिकतर सीमादर में रियायत के तौर पर 3 दिन की अपेक्षा 5 दिन करके, बढ़ोतरी की गई है,।
II.	फॉर्म सं. 1 प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2 (iii) में उल्लेख है कि पेंशन निधि के अंशदान का केवल 1/5 ^{वां} भाग ही एआरआर के परिकलन में गिना जाना चाहिए। अर्थात् पेंशन निधि का 4/5 ^{वां} भाग शामिल नहीं किया जाएगा। फिर भी फार्म 1 के साथ संलग्न गणन के नोट 3 में देखा गया है कि सीओपीटी ने ग्रेचुटि के अंशदान का 4/5 ^{वां} भाग भी शामिल नहीं किया है। ग्रेचुटि के इस प्रकार के समंजन के संदर्भ में, कारण बताए जाएं।	पेंशन फंड के अंशदान का 4/5 ^{वां} भाग शामिल न करते समय ग्रेचुटि के अंशदान को गलती से ले लिया गया है। वृत्ति सुधार के पश्चात फार्म 1 प्रस्तुत है।
III.	फॉर्म सं. 3:	
(i).	फॉर्म 3 के अनुलग्नक के अनुसार वॉर्फेज के राजस्व आकलन के लिए विचारित कार्गो का कुल आगम/निर्गम 21.20 मिलियन मीट्रिक टन है। अनुमानतः यह 2014-15 से संबंधित है। सीओपीटी द्वारा प्रहस्तित कुल वास्तविक आगम/निर्गम इंडियन पोर्ट एसोसिएशन की वेबसाइट के	यह अंतर एलएनजी को कार्गो आगम निर्गम में शामिल न करने के कारण है। संशोधित फार्म-3 (अनुलग्नक 'क' - कार्गो) प्रस्तुत है।

	अनुसार 21.59 टन है। सीओपीटी राजस्व आकलन वर्ष 2014-15 के आगम/निर्गम तथा वास्तविक आवागमन में विसंगति को स्पष्ट करें। यदि लेखा परीक्षा न की गई हो तो वार्षिक लेखाओं और प्रशासनिक रिपोर्ट वर्ष 2014-15 के ड्राफ्ट प्रस्तुत करें।																																	
(ii).	<p>पोत देयता,पायलेटज और बर्थ किराया से राजस्व आकलन में विचारित पोतों की जीआरटी, सभी तीनों प्रशुल्क मदों में एक जैसी नहीं है। जैसा कि नीचे तालिका में दिया गया है:</p> <table><tr><th colspan="4">निम्न से राजस्व आकलन के लिए विचारित जीआरटी</th></tr><tr><th></th><th>पत्तन देयता</th><th>पायलेटज</th><th>बर्थ किराया प्रभार</th></tr><tr><td>विदेशी पोत</td><td>1,96,6 ,613</td><td>1,97,03,765</td><td>1,26,19,476</td></tr><tr><td>तटीय पोत</td><td>44,59,303</td><td>8 6,299</td><td>71,43,563</td></tr><tr><td>योग</td><td>2,41,22,916</td><td>2,83,00,064</td><td>1,97,63,039</td></tr></table> <p>सीओपीटी, जीआरटी के इन आंकड़ों में असमानता का कारण बताएं।</p>	निम्न से राजस्व आकलन के लिए विचारित जीआरटी					पत्तन देयता	पायलेटज	बर्थ किराया प्रभार	विदेशी पोत	1,96,6 ,613	1,97,03,765	1,26,19,476	तटीय पोत	44,59,303	8 6,299	71,43,563	योग	2,41,22,916	2,83,00,064	1,97,63,039	<table><tr><th>गतिविधि</th><th>जीआरटी</th><th>विसंगति का कारण</th></tr><tr><td>पत्तन देयता</td><td>241,22,916</td><td>पोतों के मामलों में पृथक ब्लॉस्ट और परिणामी कम जीआरटी, टैंकर, पोत देयता के लिए लागू है। तटीय पोतों के मामले में पोत देयता 30 दिन में एक बार एकत्रित की जाती है। अतः पायलेटज के लिए ली गई जीआरटी में अन्यो की तुलना में अंतर है।</td></tr><tr><td>पायलेटज</td><td>283,00,064</td><td>वास्तविक जीआरटी 2014-15 के लिए</td></tr><tr><td>बर्थ किराया प्रभार</td><td>197,63,039</td><td>एसपीएम व एलएनजी के लिए कोई बर्थ किराया नहीं। अतः पायलेटज के लिए ली गई जीआरटी में अंतर है।</td></tr></table>	गतिविधि	जीआरटी	विसंगति का कारण	पत्तन देयता	241,22,916	पोतों के मामलों में पृथक ब्लॉस्ट और परिणामी कम जीआरटी, टैंकर, पोत देयता के लिए लागू है। तटीय पोतों के मामले में पोत देयता 30 दिन में एक बार एकत्रित की जाती है। अतः पायलेटज के लिए ली गई जीआरटी में अन्यो की तुलना में अंतर है।	पायलेटज	283,00,064	वास्तविक जीआरटी 2014-15 के लिए	बर्थ किराया प्रभार	197,63,039	एसपीएम व एलएनजी के लिए कोई बर्थ किराया नहीं। अतः पायलेटज के लिए ली गई जीआरटी में अंतर है।
निम्न से राजस्व आकलन के लिए विचारित जीआरटी																																		
	पत्तन देयता	पायलेटज	बर्थ किराया प्रभार																															
विदेशी पोत	1,96,6 ,613	1,97,03,765	1,26,19,476																															
तटीय पोत	44,59,303	8 6,299	71,43,563																															
योग	2,41,22,916	2,83,00,064	1,97,63,039																															
गतिविधि	जीआरटी	विसंगति का कारण																																
पत्तन देयता	241,22,916	पोतों के मामलों में पृथक ब्लॉस्ट और परिणामी कम जीआरटी, टैंकर, पोत देयता के लिए लागू है। तटीय पोतों के मामले में पोत देयता 30 दिन में एक बार एकत्रित की जाती है। अतः पायलेटज के लिए ली गई जीआरटी में अन्यो की तुलना में अंतर है।																																
पायलेटज	283,00,064	वास्तविक जीआरटी 2014-15 के लिए																																
बर्थ किराया प्रभार	197,63,039	एसपीएम व एलएनजी के लिए कोई बर्थ किराया नहीं। अतः पायलेटज के लिए ली गई जीआरटी में अंतर है।																																
(iii).	पत्तन देयता, पायलेटज और बर्थ किराया प्रभार जैसे पोत संबंधी प्रभारों से आय के आकलन की पुष्टि में कार्यपरक दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार राजस्व के आकलन के लिए फार्म सं. 3 के साथ संलग्न अनुलग्नकों के साथ विस्तृत परिकलन संलग्न नहीं किया गया है। कृपया प्रस्तावित एआरआर के परिकलन के लिए विचारित दरों के अनुसार गणना विवरण प्रस्तुत करें। कृपया इसे समझने के लिए 'एक्सल' फार्म में संबद्ध गणनाएं भी प्रस्तुत करें।	विस्तृत गणनाएं संबद्ध गणनाओं के साथ प्रस्तुत है।																																
(iv).	विदेशी पोतों से आकलित आय की विदेश विनिमय दर बताएं तथा यह भी पुष्टि करें कि ये दरें प्रचलित विनिमय दरें हैं। (अमेरिकी \$)	प्रस्तावित प्रशुल्क के लिए परिकलित औसत विनिमय दर रु.61.16 है जो वर्ष 2014-15 के औसत विदेश विनिमय दर पर आधारित हैं।																																
(v).	तटीय पोतों से पोत संबंधी राजस्व के आकलन के विचारित यूनिट दर का राजस्व आकलन में उल्लेख किया जाए। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पोत परिवहन मंत्रालय ने हाल ही में अपने पत्र सं. 8/(15)2015-टीएमपी दिनांक 17 सितम्बर, 2015 के अंतर्गत प्रधिकरण को निदेश दिए हैं कि वह तत्कालीन पोत परिवहन और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जनवरी, 2005 में जारी की गई तटीय रियायत नीति में आंशिक संशोधन करे। एमओएस के द्वारा जारी कथित निदेश के अनुसार, तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार में भारतीय मुद्रा व अमेरिकी डॉलर के विनिमय दर में होने वाले उतार चढ़ाव गणना में शामिल करें ताकि सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार तदनुरूप अन्य पोतों के प्रभारों के 60% से अधिक न हो। एमओएस के निदेश के आधार पर सक्षम प्राधिकारी (प्राधिकरण) द्वारा आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 5 अक्टूबर, 2015 को जारी किया गया। यह आदेश अधिसूचित है और गजट का विवरण सीओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को अलग से भेजा जा रहा है। सीओपीटी, तटीय पोतों तथा प्रचलित विनिमय दर के मद्देनजर ऊपर कथित आदेश के अनुसार राजस्व के आकलन का पुनः मूल्यांकन करें।	पत्तन द्वारा तटीय पोतों तथा कंटेनरों से उपर्युक्त आदेश के अनुसार वर्ष 2014-15 की औसत विनिमय दर (जैसे 61.16%) के अनुसार राजस्व आकलन का पुनः मूल्यांकन किया गया है।																																
(vi).	संशोधित कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.9. के अनुसार पत्तन को, दरमानों में प्रस्तावित प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए गणना का विवरण प्रस्तुत करना है तथा पुष्टि करनी है कि इस पर निर्णीत राजस्व का योग एआरआर की अधिकतम सीमा के अंदर है। लेकिन फार्म 3, में राजस्व आकलन में पाया गया है कि इस आकलन में कुछ प्रशुल्क मदों को नहीं लिया गया है। यद्यपि ड्राफ्ट एसओआर में संशोधित दरों का प्रस्ताव किया गया है। इसके अतिरिक्त यह देखा गया है कि पत्तन ने ड्राफ्ट एसओआर में प्रस्तावित नई मदों का उल्लेख नहीं किया है। उन प्रशुल्क मदों की सूची, जिन्हें फार्म 3 में उल्लिखित नहीं किया गया है, सीओपीटी को उपलब्ध करायी जाती हैं। सीओपीटी इन प्रशुल्क मदों के लिए, जैसा कि संशोधित कार्यकारी दिशानिर्देशों में अपेक्षित है, राजस्व पर विचार करें।	<p>सीओपीटी ने कुछ मदों के लिए प्रासंगिक खंड का उल्लेख करते हुए राजस्व की विवरणी प्रस्तुत की है :</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>वर्तमान दरमानों वधीन संबंधित अनुसूची</th><th>वर्तमान दरमानों वधीन संबंधित अनुसूची</th><th>सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि</th><th>सीओपीटी की टिप्पणी</th></tr><tr><td>बाजों के लिए पायलेटज</td><td>2.2 (1)</td><td>2.2.5. (1)</td><td>107% से 00%</td><td>पायलेट शुल्क के अंतर्गत गणित शुल्क। वित्तीय वर्ष 2014-15 के लिए कोई आय</td></tr></table>	विवरण	वर्तमान दरमानों वधीन संबंधित अनुसूची	वर्तमान दरमानों वधीन संबंधित अनुसूची	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि	सीओपीटी की टिप्पणी	बाजों के लिए पायलेटज	2.2 (1)	2.2.5. (1)	107% से 00%	पायलेट शुल्क के अंतर्गत गणित शुल्क। वित्तीय वर्ष 2014-15 के लिए कोई आय																						
विवरण	वर्तमान दरमानों वधीन संबंधित अनुसूची	वर्तमान दरमानों वधीन संबंधित अनुसूची	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि	सीओपीटी की टिप्पणी																														
बाजों के लिए पायलेटज	2.2 (1)	2.2.5. (1)	107% से 00%	पायलेट शुल्क के अंतर्गत गणित शुल्क। वित्तीय वर्ष 2014-15 के लिए कोई आय																														

					नहीं।	
	बार्ज स्थानांतरण प्रभार	2.2.3. (i)	2.2.6.	62.31% से 94.90%	स्थानांतरण प्रभार के अंतर्गत गणित शुल्क। वित्तीय वर्ष 2014-15 के लिए कोई आय नहीं।	
	मूरिंग टग प्रभार	2.2 4	2.2.4	From :18620 से अमेरिकी \$606.56	राजस्व फार्म सं. 3 में दिखाया गया है।	
	ड्राई बल्क कार्गो के लिए हार्बर मोबाईल क्रेन	4.5	4.5	22.62%	राजस्व फार्म सं. 3 में दिखाया गया है	
	भंडारण प्रभार – से अपसारित आयात कार्गो	5.2.3	6.6	60% से 71%	आयात बिलंब प्रभार के अंतर्गत गणित राजस्व	
	भंडारण प्रभार- सीएफएस व अन्य सुविधाओं पर कंटेनरों में भराई के लिए प्रविष्ट निर्यात कार्गो	5.2.4	6.7	60% से 71%	निर्यात बिलंब प्रभार के अंतर्गत गणित राजस्व	
	भंडारण प्रभार – डी ब्लास्ट टैंक के प्रयोग , पीओएल उत्पादों का स्थानांतरण/आंतरिक स्थानांतरण प्रभार	6.5	7.4	50%	राजस्व फार्म सं. 3 में दिखाया गया है।	
	जैटी,पीयर्स आदि के लिए लाईसेंस फीस (प्रस्तावित वृद्धि के लिए)	6.11	7.9.1	15.80%	राजस्व फार्म सं. 3 में दिखाया गया है। खंड 7.10 की अपेक्षा खंड 7.9 पढ़ें।	
	अन्यों के लिए लाईसेंस फीस जो अपनी मौजूदा वाटरफ्रंट जेट्टियों वेलम और नौकाओं के साथ जोड़ने के लिए किराए पर देते हैं।	--	7.9.2	नई मद	राजस्व फार्म सं. 3 में दिखाया गया है। खंड 7.10 की अपेक्षा खंड 7.9 पढ़ें।	
	7.9.1. व 7.9.2 में उल्लेखित को छोड़ कर अन्यों के लिए	--	7.9.3	नई मद	राजस्व फार्म सं. 3 में दिखाया गया है। खंड 7.10 की अपेक्षा खंड 7.9 पढ़ें।	
(vii).	सीओपीटी ने प्रस्ताव के पृष्ठ 9 पर पैरा 23 (एफ) में उल्लेख किया है कि उनके 10 जनवरी 2014 के प्रस्ताव में यूबी कंटेनरों के अपसारण प्रभारों के लिए प्राधिकरण का अनुमोदन अभी भी अपेक्षित है। इस संबंध में उल्लेख किया जाना प्रासंगिक होगा कि प्राधिकरण अपने 30 सितम्बर, 2014 के आदेश के अंतर्गत 20 फुट वाले पूर्व कंटेनर का अपसारण प्रभार रु.4140/- तथा 40 फुट वाले कंटेनर का अपसारण प्रभार रु.6750/- पहले ही निर्धारित कर चुका है जिसकी सूचना हमारे पत्र सं. टीएएमपी/9/2014-सीओपीटी के दिनांक 3 जून 2015 के अंतर्गत सीओपीटी को दे दी गई थी। अतः कथित प्रस्ताव प्राधिकरण में लम्बित	उल्लेखित पत्र के अंतर्गत अपेक्षित सूचना पत्तन को प्राप्त हो चुकी है। अतः पत्तन प्रस्ताव से यह टिप्पणी रद्द करता है।				

	नहीं है जैसा कि पत्तन ने उल्लेख किया है।																																
(viii).	<p>सीओपीटी ने प्रस्ताव में दरमानों से कई प्रावधान हटाने और कुछ प्रावधान जोड़ने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में यह उल्लेख करना है कि संशोधित कार्यात्मक दिशानिर्देश के खंड 2.12. में जो प्राधिकरण द्वारा जारी किया गया है, उल्लेखित है कि यदि नई शर्तें लगाई जाती हैं या मौजूदा शर्तों में बदलाव किया जाता है (प्रचालनसंबंधी कारण या आकस्मिकता के कारण) तो पत्तन ऐसा करने में सक्षम है और उसे इसके वित्तीय और राजस्व संबंधी प्रभावों का एआरआर में उल्लेख करना होगा। लेकिन, सीओपीटी ने उल्लेखित बदलावों का न तो कोई कारण बताया है और न ही राजस्व आकलन में प्रभाव को दर्शाया है। सीओपीटी मौजूदा दरमानों में संशोधनों को प्रावधान जोड़ने/हटाने के कारण बताएं। नई मदों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के लिए अपनाएं आधारों/कारणों का उल्लेख करें। इसके साथ ही फार्म 3 में राजस्व आकलन में नई मदों के प्रभाव का उल्लेख किया जाए।</p>	<p>सीओपीटी ने कुछ शर्तें हटाने और कुछ शर्तें शामिल करने के कारण बताते हुए विवरण प्रस्तुत किया है:</p> <table><tr><td>प्रस्तावित दरमानों में से हटाना</td><td></td></tr><tr><td>खंड 2.2.4. – फ्लोटिंग क्राफ्ट के प्रभार</td><td></td></tr><tr><td>क्रम सं.1 – पायलेट लांच एव अन्य लांच</td><td rowspan="4">ये क्राफ्ट पत्तन के अपने प्रयोजनों के लिए प्रयोग किए जाते हैं और किराए पर नहीं दिए जाते हैं। अतः दरमानों से हटाए जाने के कारण इन के लिए कोई राजस्व नहीं है।</td></tr><tr><td>क्रम सं.3 – एल एंड टी पोकलेन व बार्ज विजया</td></tr><tr><td>क्रम सं.4 – स्पीड नौका – दो क्रू</td></tr><tr><td>क्रम सं.5 – स्पीड बोट- एक क्रू</td></tr><tr><td>खंड 2.2.5 – पत्तन के ड्राई डॉक के प्रयोग के लिए प्रभार</td><td>पत्तन का ड्राई डॉक 12-04-2013 को सीएसएल को अंतर-राष्ट्रीय पोत मरम्मत सुविधा स्थापित करने के लिए सौंपा गया है अतः दरमानों में इसकी आवश्यकता नहीं है।</td></tr><tr><td>खंड 2.3.2 – अन्य पोतों/फ्लोटिंग क्राफ्ट्स/बॉडीज़ के लिए बर्थ किराया प्रभार अनुसूची क्रम सं.4 व 5 – नौचालन आधीन पोत/प्लेज़र यॉट तथा फिशिंग पोत/ट्रॉलर</td><td>इन पोतों से कोई राजस्व प्राप्त नहीं होता है इसलिए इसे दरमानों से हटाने का निर्णय लिया गया है।</td></tr><tr><td>खंड 3.1 – ब्रेक और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वार्फेज कर अनुसूची.</td><td></td></tr><tr><td>क्रम सं.3 – कॉयर, कॉयर उत्पाद, पटसन, पटसन उत्पाद,</td><td rowspan="3">ये सभी मदे कंटेनरीकृत हैं और बल्क या ब्रेक बल्क कार्गो के तौर पर नहीं आती हैं।</td></tr><tr><td>क्रम सं.5 – कपास, कमास लोगड टिबस्ट सूत, ऊन कपड़े और सूती कपड़े का सामान</td></tr><tr><td>क्रम सं.17 – कागज़ कागज़ का सामान तथा अखबारी कागज़ क्रम सं.23 – अंसंबद्ध वैयक्तिक सामान.</td></tr><tr><td>खंड 6.1 – पत्तन के अग्नि शमन उपकरण के प्रयोग के लिए प्रभार</td><td>पत्तन, उपकरण को किराए पर देने की स्थिति में नहीं है इसलिए दरमानों में अलग दर अपेक्षित नहीं है।</td></tr><tr><td>प्रस्तावित दरमानों में समावेश</td><td></td></tr><tr><td>खंड 2.2.1.– पायलटेज शुल्क की अनुसूची</td><td></td></tr><tr><td>एसबीएम व एसटीएस दरों पर शामिल पोतों के लिए एलएनजी पायलटेज फीस</td><td>पायलटेज के लिए पीएलएल के साथ रियायत करार के अनुसार पृथक दर के तौर पर दरमान में शामिल</td></tr><tr><td>खंड 2.2.2 –पत्तन बर्थ को छोड़ कर अन्य के लिए पायलटेज सेवाएं</td><td></td></tr><tr><td>खंड 3.1बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वार्फेज की अनुसूची</td><td></td></tr></table>	प्रस्तावित दरमानों में से हटाना		खंड 2.2.4. – फ्लोटिंग क्राफ्ट के प्रभार		क्रम सं.1 – पायलेट लांच एव अन्य लांच	ये क्राफ्ट पत्तन के अपने प्रयोजनों के लिए प्रयोग किए जाते हैं और किराए पर नहीं दिए जाते हैं। अतः दरमानों से हटाए जाने के कारण इन के लिए कोई राजस्व नहीं है।	क्रम सं.3 – एल एंड टी पोकलेन व बार्ज विजया	क्रम सं.4 – स्पीड नौका – दो क्रू	क्रम सं.5 – स्पीड बोट- एक क्रू	खंड 2.2.5 – पत्तन के ड्राई डॉक के प्रयोग के लिए प्रभार	पत्तन का ड्राई डॉक 12-04-2013 को सीएसएल को अंतर-राष्ट्रीय पोत मरम्मत सुविधा स्थापित करने के लिए सौंपा गया है अतः दरमानों में इसकी आवश्यकता नहीं है।	खंड 2.3.2 – अन्य पोतों/फ्लोटिंग क्राफ्ट्स/बॉडीज़ के लिए बर्थ किराया प्रभार अनुसूची क्रम सं.4 व 5 – नौचालन आधीन पोत/प्लेज़र यॉट तथा फिशिंग पोत/ट्रॉलर	इन पोतों से कोई राजस्व प्राप्त नहीं होता है इसलिए इसे दरमानों से हटाने का निर्णय लिया गया है।	खंड 3.1 – ब्रेक और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वार्फेज कर अनुसूची.		क्रम सं.3 – कॉयर, कॉयर उत्पाद, पटसन, पटसन उत्पाद,	ये सभी मदे कंटेनरीकृत हैं और बल्क या ब्रेक बल्क कार्गो के तौर पर नहीं आती हैं।	क्रम सं.5 – कपास, कमास लोगड टिबस्ट सूत, ऊन कपड़े और सूती कपड़े का सामान	क्रम सं.17 – कागज़ कागज़ का सामान तथा अखबारी कागज़ क्रम सं.23 – अंसंबद्ध वैयक्तिक सामान.	खंड 6.1 – पत्तन के अग्नि शमन उपकरण के प्रयोग के लिए प्रभार	पत्तन, उपकरण को किराए पर देने की स्थिति में नहीं है इसलिए दरमानों में अलग दर अपेक्षित नहीं है।	प्रस्तावित दरमानों में समावेश		खंड 2.2.1.– पायलटेज शुल्क की अनुसूची		एसबीएम व एसटीएस दरों पर शामिल पोतों के लिए एलएनजी पायलटेज फीस	पायलटेज के लिए पीएलएल के साथ रियायत करार के अनुसार पृथक दर के तौर पर दरमान में शामिल	खंड 2.2.2 –पत्तन बर्थ को छोड़ कर अन्य के लिए पायलटेज सेवाएं		खंड 3.1 बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वार्फेज की अनुसूची	
प्रस्तावित दरमानों में से हटाना																																	
खंड 2.2.4. – फ्लोटिंग क्राफ्ट के प्रभार																																	
क्रम सं.1 – पायलेट लांच एव अन्य लांच	ये क्राफ्ट पत्तन के अपने प्रयोजनों के लिए प्रयोग किए जाते हैं और किराए पर नहीं दिए जाते हैं। अतः दरमानों से हटाए जाने के कारण इन के लिए कोई राजस्व नहीं है।																																
क्रम सं.3 – एल एंड टी पोकलेन व बार्ज विजया																																	
क्रम सं.4 – स्पीड नौका – दो क्रू																																	
क्रम सं.5 – स्पीड बोट- एक क्रू																																	
खंड 2.2.5 – पत्तन के ड्राई डॉक के प्रयोग के लिए प्रभार	पत्तन का ड्राई डॉक 12-04-2013 को सीएसएल को अंतर-राष्ट्रीय पोत मरम्मत सुविधा स्थापित करने के लिए सौंपा गया है अतः दरमानों में इसकी आवश्यकता नहीं है।																																
खंड 2.3.2 – अन्य पोतों/फ्लोटिंग क्राफ्ट्स/बॉडीज़ के लिए बर्थ किराया प्रभार अनुसूची क्रम सं.4 व 5 – नौचालन आधीन पोत/प्लेज़र यॉट तथा फिशिंग पोत/ट्रॉलर	इन पोतों से कोई राजस्व प्राप्त नहीं होता है इसलिए इसे दरमानों से हटाने का निर्णय लिया गया है।																																
खंड 3.1 – ब्रेक और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वार्फेज कर अनुसूची.																																	
क्रम सं.3 – कॉयर, कॉयर उत्पाद, पटसन, पटसन उत्पाद,	ये सभी मदे कंटेनरीकृत हैं और बल्क या ब्रेक बल्क कार्गो के तौर पर नहीं आती हैं।																																
क्रम सं.5 – कपास, कमास लोगड टिबस्ट सूत, ऊन कपड़े और सूती कपड़े का सामान																																	
क्रम सं.17 – कागज़ कागज़ का सामान तथा अखबारी कागज़ क्रम सं.23 – अंसंबद्ध वैयक्तिक सामान.																																	
खंड 6.1 – पत्तन के अग्नि शमन उपकरण के प्रयोग के लिए प्रभार	पत्तन, उपकरण को किराए पर देने की स्थिति में नहीं है इसलिए दरमानों में अलग दर अपेक्षित नहीं है।																																
प्रस्तावित दरमानों में समावेश																																	
खंड 2.2.1.– पायलटेज शुल्क की अनुसूची																																	
एसबीएम व एसटीएस दरों पर शामिल पोतों के लिए एलएनजी पायलटेज फीस	पायलटेज के लिए पीएलएल के साथ रियायत करार के अनुसार पृथक दर के तौर पर दरमान में शामिल																																
खंड 2.2.2 –पत्तन बर्थ को छोड़ कर अन्य के लिए पायलटेज सेवाएं																																	
खंड 3.1 बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वार्फेज की अनुसूची																																	

		<div>क्रम सं. 3 पेट्रोलियम कोक</div> <div>खंड 4.5 – मोबाईल हार्बर प्रभार</div> <div>खंड 6.1.1 – यूवी कंटेनरों के अपसारण प्रभार</div>	<div>आदेश संख्या एफ सं.पीडी-19017/2/ 2014-पीडी-VI दिनांक 01.07.2014. के द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय के स्पष्टीकरण के अनुसार पेट कोक एक पृथक मद के तौर पर शामिल किया जाता है।</div> <div>प्रधिकरण द्वारा अधिसूचना सं. टीएएमपी/9/2014-सीओपीटी दिनांक 07.10.2013. के अंतर्गत पृथक दर अधिसूचित की गई थी .अतः प्रस्तावित दरमानों में शामिल की गई है।</div> <div>प्रधिकरण द्वारा अधिसूचना सं. टीएएमपी/9/2014-सीओपीटी दिनांक 07.10.2014. के अंतर्गत पृथक दर अधिसूचित की गई थी .अतः प्रस्तावित दरमानों में शामिल की गई है।</div>																																												
IV.	<p>फार्म नं: 4 – मानकों के अनुसार कार्यपूजी का परिकलन: सीओपीटी ने एक माह के दौरान 45.62 करोड़ रु. का व्यय होने पर विचार किया है। (अर्थात रु.547.45 करोड़ / 12 माह). कृपया रु.547.45 करोड़ के व्यय के गणन का विवरण प्रस्तुत करें और बताएं कि गैर-नकद व्यय जैसे मूल्यहास आदि इसमें शामिल नहीं है।</p>	<p>सीओपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार अनुमत शेष नकद दर्शाते हुए विवरणी प्रस्तुत की है।</p> <table><tr><th>विविध</th><th>कुल प्रचालन व्यय</th><th>मूल्य हास</th><th>मूल्य-हास रहित कुल व्यय</th><th>प्राप्तधन</th><th>नेट व्यय</th></tr><tr><td>कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण</td><td>59.85</td><td>4.90</td><td>54.94</td><td>0.00</td><td>54.94</td></tr><tr><td>पल्लन व डॉक सुविधाएं</td><td>189.98</td><td>8.45</td><td>181.54</td><td>18.93</td><td>162.61</td></tr><tr><td>संपदा किराया</td><td>19.79</td><td>1. 6</td><td>17.84</td><td>0.33</td><td>17.51</td></tr><tr><td>प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन</td><td>113.16</td><td>3.72</td><td>1 9.4 4</td><td>6.09</td><td>103.35</td></tr><tr><td>वित्त एवं विविध व्यय</td><td>183.69</td><td></td><td>183.69</td><td>0.26</td><td>83.4 3</td></tr><tr><td>योग</td><td>566.47</td><td>19.3</td><td>547.45</td><td>25.61</td><td>521.84</td></tr></table>				विविध	कुल प्रचालन व्यय	मूल्य हास	मूल्य-हास रहित कुल व्यय	प्राप्तधन	नेट व्यय	कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	59.85	4.90	54.94	0.00	54.94	पल्लन व डॉक सुविधाएं	189.98	8.45	181.54	18.93	162.61	संपदा किराया	19.79	1. 6	17.84	0.33	17.51	प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन	113.16	3.72	1 9.4 4	6.09	103.35	वित्त एवं विविध व्यय	183.69		183.69	0.26	83.4 3	योग	566.47	19.3	547.45	25.61	521.84
विविध	कुल प्रचालन व्यय	मूल्य हास	मूल्य-हास रहित कुल व्यय	प्राप्तधन	नेट व्यय																																										
कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	59.85	4.90	54.94	0.00	54.94																																										
पल्लन व डॉक सुविधाएं	189.98	8.45	181.54	18.93	162.61																																										
संपदा किराया	19.79	1. 6	17.84	0.33	17.51																																										
प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन	113.16	3.72	1 9.4 4	6.09	103.35																																										
वित्त एवं विविध व्यय	183.69		183.69	0.26	83.4 3																																										
योग	566.47	19.3	547.45	25.61	521.84																																										
V.	<p>विगत अवधि का अधिक्य:</p> <p>प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 4.1 के अनुसार</p> <p>(क). प्राधिकरण द्वारा पिछले आदेशों में आकलित अतिरिक्त अधिक्य जो समंजित नहीं हुआ है, महापल्लन न्यासों द्वारा, पल्लन न्यास के अनुसार किसी निधि में स्थानांतरित किया जाना है।</p> <p>(ख) मौजूदा दरमानों के लागू की तिथि के दौरान,नए दरमानों के प्रभावी होने की तिथि तक यदि महापल्लन न्यासों के प्रति कोई अतिरिक्त अधिक्य बनता है जो इस नीति के अनुसार निर्धारित किया गया हो, उसका आकलन किया जाए तथा सामान्य आरक्षित निधि में स्थानांतरित किया जाए तथा उस निधि का प्रयोग, विकास, मनोरंजन और/या पल्लन की बुनियादी संरचना/सुविधाओं के आधुनिकीकरण के लिए किया जाए। इस प्रयोजन के लिए सीओपीटी से अनुरोध है कि वह ऊपर (ख) पर अतिरिक्त अधिशेष का यदि कोई हो तो आकलन करे, जैसा कि प्रशुल्क नीति के खंड</p>	<p>सामान्य आरक्षित लेखा में स्थानांतरण के लिए कोई अतिरिक्त अधिशेष नहीं है।</p>																																													

	4.1 में अपेक्षित है तथा उसे हमारी सूचना के लिए प्रस्तुत करें।	
VI.	दरमान:	
(i).	प्राधिकरण ने, यूबी कंटेनरों के अपसारण प्रभार का अनुमोदन करते समय 30 सितम्बर, 2014 के आदेश टीएएमपी/9/2014-सीओपीटी के द्वारा मौजूदा अनुसूची 5.2.1. के शीर्षक में आंशिक संशोधन करते हुए उसे सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं पर “भराई व अपसारण प्रभार (यूबी कंटेनरों को छोड़कर)” संशोधित कर दिया है। शीर्षक में कथित संशोधन प्रस्तावित ड्राफ्ट में अनुसूची 6.1. पर नहीं दिखाया गया है। सीओपीटी उपर्युक्त संशोधन को दरमानों के प्रस्तावित ड्राफ्ट में शामिल करें।	प्राधिकरण के सुझाव अनुसार संशोधन किया गया।
(ii).	प्राधिकरण द्वारा दिनांक 21 फरवरी, 2014 के आदेश सं. टीएएमपी/27/2013-सीओपीटी निम्नलिखित नोट, अनुसूची 3.1. के नीचे नोट 10 के तौर पर शामिल किया गया है:- <i>‘बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वार्फेज के लिए अनुसूची 3.1 में निर्धारित वार्फेज दरों में कार्गो प्रहस्तन कर्मी और स्टाफ प्रदान करने से संबंध सभी भुगतान शामिल हैं। अतः कार्गो प्रहस्तन कर्मियों और स्टाफ प्रदान करने के लिए वेतन व लेवी और पीस-रेट ईमेंटिव के अलग प्रभार नहीं लिए जाएंगे।</i> सीओपीटी दरमानों के प्रस्तावित ड्राफ्ट में उपर्युक्त संशोधन जोड़ें।	इसे संशोधन के अनुसूची 3.1 के अंतर्गत नोट सं. 10 पर शामिल कर लिया गया है।
(iii).	प्राधिकरण ने अपने दिनांक 30 सितम्बर 2014 के आदेश सं. टीएएमपी/7/2013-सीओपीटी के अंतर्ग पैरा सं. 9.(xiii) के अधीन एचएमसी के लिए प्रभारों का अनुमोदन करते समय, पत्तन में एचएमसी के प्रचालन के अनुभव के आधार पर उस प्रशुल्क मद का आगामी संशोधनों के दौरान एचएमसी के लिए एक बेहतर कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने का सुझाव दिया। सीओपीटी, पत्तन द्वारा एचएमसी प्रचालन में प्राप्त अनुभव के आधार पर कार्य निष्पादन प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने पर विचार करें।	सीओपीटी पर एचएमसी के लिए कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने की कोई गुंजाईश नहीं है। पहली दृष्टि में एचएमसी 40 टन क्षमता की होती है और सीओपीटी पत्तन की कार्गो क्षमता के अनुरूप कार्गो की भारी मात्रा का प्रहस्तन करता है। 2014-15 में एचएमसी द्वारा केवल 34,059 मीट्रिक टन व 2015-16 में (अप्रैल-अक्तूबर) 16,689 मीट्रिक टन, का प्रहस्तन किया गया था। इस प्रकार यह उपयोग वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 (अप्रैल-अक्तूबर) में क्रमशः 9.86% तथा 4.44 % था। दूसरी बात तो यह है कि सीओपीटी के पास केवल एक एचएमसी है और उपयोक्ता इसका इस्तेमाल प्राथमिक तौर पर केवल पूरक पोत-क्रेन के तौर पर करते हैं न कि पोत के संपूर्ण प्रहस्तन कार्य के लिए या छोटे गियर बिहीन पोतों/बाजों से कार्गो के प्रहस्तन के लिए, जिसके पास एचएमसी के प्रयोग के सिवाय कोई दूसरा विकल्प नहीं होता है। वर्तमान स्थिति के कारण न्यून व स्पर्धात्मक प्रशुल्क दर मान्य है। और कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क हेतु उपयोग बहुत कम होता है।
(iv).	नए शब्द “गैर पत्तनीय बर्थ” (नॉन पोर्ट बर्थ) जिसकी ‘पत्तन की बर्थों से इतर बर्थ’ के रूप में परिभाषित किया गया है, को शामिल करने का कारण बताएं। यह भी पुष्टि करें कि यह महापत्तन न्यास अधिनियम के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में आता है। इस परिभाषा के शामिल किए जाने का तात्पर्य भी स्पष्ट करें। कृपया विस्तार से उल्लेख करें।	कोचीन शिपयार्ड, सी-ब्ल्यू शिपयार्ड आदि जैसे गैर पत्तनीय बर्थों को सेवा के प्रावधान में कोचीन पत्तन को बहुत हानि उठानी पड़ रही है। प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमान जो पायलेटज के लिए मान्य है, के पत्तन की बर्थों के लिए लागू होते हैं क्योंकि पत्तन के बर्थसंबंधी कार्यों के कलिए पत्तन का ‘फ्लोटिला ऑफ टग’ अपर्याप्त है। पत्तन अधिक किराया देकर टग किराए पर लेता है। अतः इस कारण ‘पत्तनीय बर्थ’ व ‘गैर-पत्तनीय बर्थ’ को अलग-अलग तौर पर परिभाषित करने का निश्चय किया गया।
(v).	सीओपीटी ने अध्याय I के खंड 1.1(ii) के अंतर्गत शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि तटीय दर विदेशी दर का 60% है जो कि 1.2.(xiii) के प्राधिकरण के अनुसार होनी चाहिए और इसके लिए उन्होंने पोत परिवहन मंत्रालय के साथ उठाए गए मुद्दे का हवाला भी दिया है। तदनुसार, सीओपीटी ने पोत संबंधी प्रभारों में तटीय दरों का प्रस्ताव नहीं किया है, तथापि यह पाया गया है कि अनुसूची 5.2 पर भू-किरायाप्रभार तथा सीएफएस पर प्रस्तावित दरमानों की अनुसूची 6.5. के अंतर्गत भंडारण प्रभार के लिए, जहां विदेशी श्रेणी के लिए डॉलर की मुद्रा में प्रशुल्क प्रस्ताव किया गया है, सीओपीटी द्वारा तटीय रेणी के लिए दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया गया है। पोत परिवहन मंत्रालय के निदेश पर आधारित, प्राधिकरण द्वारा 3 अक्तूबर, 2015 के अनुसरण हेतु सामान्य आदेश के परिप्रेक्ष्य में, (जो सीओपीटी के द्वारा दिए गए संदर्भ से उद्धृत है) ऊपर मद 3(vi) पर निष्कर्ष निकलता है कि सीओपीटी, तटीय पोत संबंधी एवं तटीय कंटेनर संबंधी प्रस्तावित दरमानों में उल्लेखित	प्राधिकरण के द्वारा यथानिर्देशित आवश्यक उल्लेख कर दिए गए हैं।

	अनुसूची 5.2. व 6.5. में कथित आदेश के अनुरूप नोट शामिल करें।	
(vi).	पैट्रोनेट एलएनजी लिमिटेड (पीएलएल), की टिप्पणी पर अपनी टिप्पणी देते हुए सीओपीटी ने, अन्य पोतों के लिए प्रस्तावित पोत देयता अमेरिकी \$0.396 से घटाकर पीएलएल पोतों के लिए अमेरिकी \$ 0.226 प्रति जीआरटी करने का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी द्वारा इन परिवर्तनों को दरमानों के प्रस्तावित ड्राफ्ट में शामिल किया जाए।	<p>रियायत करार के खंड 9.2 के अनुसार, पीएलएल को पत्तन देयता, पायलेटज और बाह्य चैनल की ड्रेजिंग अनुरक्षण प्रभार देने होते हैं जो प्राधिकरण की अधिसूचित दरों के अनुसार होते हैं।</p> <p>पाइपलाइन विद्यमान में विलम्ब के कारण एलएनजी टर्मिनल केवल 5% ही प्रचालित है। इसलिए, पत्तन द्वारा पीएलएल पोतों के लिए पत्तन देयता और पायलेटज के लिए अलग निर्धारण नहीं हो पाया है। तथापि वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ करते समय पत्तन द्वारा, 20.8.2013 को एक वर्ष के लिए तदर्थ आधार पर निम्नानुसार दरें निर्धारित की गई थीं:-</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. पायलेटज 0.2555 अमेरिकी \$ (एसपीएम दर का 60%) 2. पत्तन देयता 0.3777 अमेरिकी \$ (जो एसपीएम पर लागू है।) 3. क्योंकि किसी प्रकार की ड्रेजिंग की आवश्यकता नहीं है इसलिए एसपीएम को छोड़कर एलएनजी कार्गो तथा कुल कार्गो के अनुपात में ड्रेजिंग अनुरक्षण लागत का विभाजित भाग वहन किया जाएगा। <p>पीएलएल को उपर्युक्त दरें मान्य हैं और तब से पत्तन प्रभार अदा भी कर रहा है। प्रथम वर्ष की समामि पर पत्तन द्वारा इन तदर्थ दरों को अगले वर्ष के लिए 20.08.2014, से बढ़ा दिया गया था क्योंकि स्थिति में कोई सुधार नहीं हुआ था और टर्मिनल क्षमता का उपयोग केवल 5% से कम हो पाया। यद्यपि पत्तन ने पायलेटज के लिए 20.08.2015 से अगले एक वर्ष के लिए इन तदर्थ दरों को लागू रखने का प्रस्ताव किया है तथा इस बात के मद्देनजर कि पीएलएल बाह्य चैनल के लिए ड्रेजिंग अनुरक्षण लागत में हिस्सा बांटेगी, दरमानों में पत्तन देयता में 50% रियायत का प्रस्ताव किया है। पीएलएल ने अपने प्रतिवेदन में, एलएनजी टर्मिनल के लिए अलग दरें निर्धारित करने और कार्गो को एसपीएम पर कुल कार्गो प्रहसनत कार्यों में बाह्य चैनल की ड्रेजिंग लागत में हिस्से के विभाजन का निर्णय करने के लिए अनुरोध किया है। पीएलएल द्वारा उनकी पूर्व स्वीकृति अनुसार वर्ष 2013-14 (अगस्त, 2013 से आगे) और वर्ष 2014-15 की अवधि के लिए, राशि की बाह्य चैनल की ड्रेजिंग अनुरक्षण लागत मांग के ₹.2.90 करोड़ का भुगतान नहीं किया गया है। इस कारण पत्तन द्वारा दरमानों में पूर्व प्रस्तावित दरों में संशोधन की आवश्यकता है।</p> <p>पत्तन द्वारा दरमानों में पूर्व प्रस्तावित दरों को निम्नानुसार परिशोधित करने की आवश्यकता का यही कारण है:</p> <p>1. पायलेटज:</p> <p>पीएलएल अपने टग इस्तेमाल कर रहा है और साझे तौर पर प्रयुक्त बाह्य चैनल की ड्रेजिंग लागत का हिस्सा भी बांट रहा है, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए, पत्तन द्वारा एलपीएम पर लागू दर (0.4259 अमेरिकी \$) का 60% @ 0.2555 अमेरिकी \$ पायलेटज प्रभार के तौर पर वसूल कर रहा है। तथापि सी एण्ड जी की लेखा परीक्षा में उस पर यह आपत्ति की गई है कि एलएनजी और एसपीएम दोनों पृथक-पृथक स्थानों पर अवस्थित हैं और उन पर पृथक-पृथक प्रचालन लागत लागू है। अतः एसपीएम व एलएनजी पर प्रचालन के लिए दरों की पुनरीक्षा की जाए। क्योंकि एलएनजी टर्मिनल चैनल में अवस्थित है और एसपीएम से 19.5 कि.मी. दूर है और सभी एलएनजी पोत टैंकर होते हैं, यह माना गया है कि टैंकरों की विशिष्ट पायलेटज दर तय करने पर विचार करते हुए कि एलएनजी टैंकर की पीओएल टैंकरों से (उसी प्रकार के पार्सल के लिए) जीआरटी बहुत अधिक होती है और क्योंकि पीएलएल अपने टगों का इस्तेमाल करती है और बाह्य चैनल के साझा प्रयोक्ता के तौर पर ड्रेजिंग-अनुरक्षण लागत का हिस्सा वहन करता है, पत्तन वर्तमान में वसूले जा रहे प्रभार 0.275 अमेरिकी \$ प्रति जीटी की विशिष्ट दर का प्रस्ताव करता है। यह दर पीओएल के 1,00,000 जीटी वाले टैंकर की दर 0.6893 अमेरिकी \$ प्रति जीटी की दर का 40% है। यह अनुसूची 2.2.1. में दर्शायी गई है।</p> <p>2. पत्तन देयता:</p> <p>वर्तमान में पीएलएल से पत्तन देयता, एसपीएम पर टैंकर पोत के लिए लागू दर पर वसूली जा रही है। पत्तन देयता, पत्तन क्षेत्र में प्रवेश करने की फीस होती है तथा पोत</p>

		<p>देयता के व्ययिक घटक तत्व पत्तन का जल निकास, हार्बर गश्त सुरक्षा, बचाव, सामुद्रिक अग्निशमन नौचालन सहायता आदि होते हैं। यही सुविधाएं उन पोतों को भी दी जाती है जो एलएनजी टर्मिनल पर आते हैं। पोत प्रचालन, मॉनीटरिंग, नियंत्रण आदि के जोखिम अन्य पोतों की तुलना में बहुत बड़े होते हैं। इसके अति एसपीएम पर ड्रेजिंग आवश्यक नहीं होती है। अतः पत्तन द्वारा टैंकर पोतों के लिए एसपीएम पर एलएनजी पोतों के लिए उसी दर का प्रस्ताव करता है।</p> <p>3. ड्रेजिंग-मरम्मत-लागत का भाग (बटवारा):</p> <p>पीएलएल के साथ रियायत करार के खंड 9.3 के अनुसार</p> <p>(क) एलएनजी पोतों द्वारा बाह्य चैनलों के साझा प्रयोग के लिए रियायत प्रदाता प्राधिकरण को, इस रियायत करार के अवधि के दौरान, प्राधिकरण द्वारा नियत या ऐसी ही किसी अन्य सखम प्राधिकारी द्वारा एमपीटी एकट के प्रावधानों के अंतर्गत नियत और समय समय पर रियायत प्रदान करने वाले प्राधिकारी द्वारा 280 मी. चौड़े तथा 14.5 मी. गहरे बाय चैनल के साझा प्रयोग के लिए वार्षिक ड्रेजिंग अनुरक्षण की लागत के ड्रेजिंग प्रभार का हिस्सा अदा करेगा। यह भुगतान, रियायत प्रदाता प्राधिकरण द्वारा वार्षिक मरम्मत ड्रेजिंग करार में अदायगी की अनुसूची के संदर्भ में तिमाही आधार पर अग्रिम रूप में किया जाएगा। यह धन-राशि, रियायत प्रदाता द्वारा मांग सूचना जारी होने से 7 कार्य व्यापार दिवसों के अंदर जमा करानी होगी।</p> <p>(ख) देय तिथियों को देय शेष ड्रेजिंग प्रभार राशि अभी देय है तथा उस पर एसबीआई पीएलएल तथा 2% (दो प्रतिशत) की दर से वार्षिक व्याज उन राशियों के जमा करने की तिथियों तक देय होगा।</p> <p>पत्तन के पीएलएल के अनुरोध पर, एसपीएम पर, बाह्य चैनल की ड्रेजिंग अनुरक्षण लागत के आनुपातिक भाग (हिस्सा) के परिकलन के लिए कुल कार्गो प्रहस्तन को शामिल करने का अनुरोध किया है। अतः बाह्य चैनल के लिए ड्रेजिंग अनुरक्षण लागत के हिस्से (शेयर) के परिकलन के लिए दरमानों में अध्याय-II अनुसूची 2.7 में निम्नलिखित सूत्र दिया गया है।</p> <p>एलएनजी कार्गो (एमएमटी)/</p> <p>----- X बाह्य चैनल की ड्रेजिंग</p> <p>कुल कार्गो प्रहस्तन (एमएमटी) अनुरक्षण लागत</p> <p>19.11.2015 की प्रस्तावित दरों पर चर्चा की गई है तथा इस संबंध में बैठक के कार्यवृत्त अनुलग्नक (ड.) पर संलग्न है।</p>
(vii).	सीओपीटी ने यह उल्लेख करते हुए कि आगमन और प्रस्थान संबंधी संचालन की पायलेटज प्रक्रिया एक जैसी होती है इसलिए स्थानांतरण प्रभार 25% की अपेक्षा पायलेटज प्रभारों के लिए लागू 50% के समान कर दिया जाए। तथापि, सीओपीटी ने (अध्याय-II) की अनुसूची 2.2.3.1. के अंतर्गत स्थानांतरण प्रभार के लिए दरों की अनुसूची नहीं दी है।	स्थानांतरण प्रभार के लिए दरों की अनुसूची, अनुसूची 2.2.3 (अध्याय-II) के अंतर्गत दी गई है।
(viii)	सीओपीटी द्वारा बर्थों में प्रदत्त सुविधाओं/सेवाओं के तुलनात्मक आधार पर बर्थों के वर्गीकरण का प्रस्ताव किया गया है। इसके साथ ही उन्होंने प्रशुल्क को भी 3% से 43% तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। बीपीसीएल, कोचीन रिफाइनरीज़, एफएसीटी और कोचीन स्टीमर एजेंटों ने ये प्रभार इस कारण बढ़ाने पर आपत्ति जताई है कि ये बढ़ोतरी बहुत अधिक है। सीओपीटी यह जांच करें कि क्या बढ़ाए गए इन बर्थ प्रभारों में कुछ संशोधन संभव हैं।	<p>बर्थ किराया प्रभार बढ़ाने के कारणों का 27.07.2015. के प्रस्तावों की मद संख्या (2) में उल्लेख किया गया है। यह बढ़ोतरी, मुख्यतः बर्थ और अधिक सखम तथा क्यू-4 पर अग्निशमन सुविधा बढ़ाने व उसे लिक्विड टर्मिनल में परिवर्तित करने और सीओटी पर मरीन अनलॉडिंग आर्म प्रदान करने पर हुए व्यय के कारण है। इसलिए टैंकरबर्थों पर 43% की बढ़ोतरी की गई है। यह नोट किया जाए कि वर्ष 2013 में, टैंकर बर्थों के लिए बर्थ किराया में पिछली बार 25% की कमी कर दी गई थी क्योंकि उसमें जीआरटी स्लैब शामिल किया गया था।</p> <p>एआरआर के समक्ष राजस्व में बहुत अधिक कमी को ध्यान में रखते हुए, अन्य बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभारों में किसी कमी करने का विचार नहीं है।</p>
(ix).	सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि उसके द्वारा वाटर फ्रंट रायल्टी नामक सीओपीटी व पीएलएल के बीच हुए समझौता ज्ञापन में निर्धारित दर के अनुसार वॉर्फेज प्रभार के अंतर्गत, एक नई मद का प्रस्ताव किया है। प्राधिकरण द्वारा पत्तन और सेवा प्रदाताओं द्वारा दी जाने वाली सेवाओं के लिए निर्धारित दरों का प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया जाना अनिवार्य	सीओपीटी और पीएलएल के बीच हुए रियायत करार के अनुसार वाटरफ्रंट रायल्टी एक प्रशुल्क है जो बर्थ पर उतारी गई एलएनजी की मात्रा पर लगाया जाता है क्योंकि यह पर-प्रशुल्क है जो वॉर्फेज से संबंधित है इसलिए, सीओपीटी इसे कार्गो संबंधी प्रभारों के अंतर्गत महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति, 2015के अनुपालन हेतु कार्यात्मक दिशा-निर्देश के खंड 2.13 के अनुसार अधिसूचित करने का प्रस्ताव करता

	है। वाटर फ्रंट रायल्टी प्रशुल्क संबंधी मद प्रतीत नहीं होती है। यह रायल्टी की श्रेणी में आती है। सीओपीटी प्रस्तावित दरमानों की स मद की पुनरीक्षा करें।	है। यह नई प्रशुल्क मद नहीं है।
(x).	सीओपीटी ने विशेष ड्रेजिंग प्रभार को पीओएल और कूड ऑयल उत्पादों के वॉर्फेज प्रभार के साथ मिलाने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में निम्न मदों को स्पष्ट किया जाए:	
(क).	प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपी/41/2013-सीओपीटी दिनांक 15 नवम्बर 2013 के अंतर्गत अनुमोदित उत्पादों के लिए, प्रति टन ड्रेजिंग लेवी को सीओपीटी के दरमानों के संशोधन 14(xviii)(ख) में उल्लेख है कि इस मद पर सामान्य दरमानों की समीक्षा के संशोधन हेतु पुनः विचार किया जाएगा। किथत आदेश के पैरा 14(xv)(ग) में प्राधिकरण में उल्लेख किया गया है कि जबतक वर्ष 2015-16 में, सीओपीटी समतुल्य (बिना लाभ हानि के स्तर) तक नहीं पहुंचता, तब तक पीओएल के आगम/निर्गम के लिए एक विशेष दर का प्रावधान किया गया था। अतः प्राधिकरण द्वारा ड्रेजिंग अनुरक्षण लागत वसूलने के लिए वॉर्फेज दर में वृद्धि करने की अपेक्षा प्रति टन विशेष प्रभार का अनुमादन किया गया था, वॉर्फेज दर के साथ ड्रेजिंग लागत को मिलाने से ड्रेजिंग प्रभार स्थायी हो जाएगा, जिसे पीओएल उत्पादों से ड्रेजिंग-लागत वसूलने के लिए सीमित रूप में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कर दिया गया था। चक्र में, प्रति टन ड्रेजिंग प्रभार को चालू रखने के औचित्य के लिए पृथक एआरआर। ऐसा करते समय पत्तन द्वारा समग्ररूप से परिकलित एआरआर में, ड्रेजिंग लागत को पृथक रूप से संशोधन किया जाए।	पत्तन द्वारा विशेष ड्रेजिंग प्रभार वसूलने का कोई अभिप्राय: नहीं है। पत्तन द्वारा उन कूड आयल तथा पीओएल उत्पादों की वॉर्फेज जो पत्तन बर्थों पर रु.65 से रु.103 की वर्तमान दर से प्रहस्तित किए जात हैं, में वृद्धि का प्रस्ताव पहले ही दे दिया है। अतः एसडीएलको बनाए रखने के औचित्य के लिए पृथक एआरआर की कोई आवश्यकता नहीं है।
(ख).	प्राधिकरण द्वारा पिछले आदेश में उल्लेखित कारणों से विशेष ड्रेजिंग प्रभार के लिए एआरआर समर्थित वॉर्फेज दर के साथ प्रस्तुत करने की अपेक्षा विशेष दर का प्रस्ताव किया जाए।	
(xi).	विशिष्ट ट्रांजिट क्षेत्र में लाइसेंस के आधार पर भंडारण के लिए कार्गो प्रभार। वर्तमान दरमानों की अनुसूची 3.2.3 में इस प्रशुल्क मद के संबंध में सीओपीटी ने उसके पिछले सामान्य दरमानों में परिशोधन के संबंध में आदेश सं. टीएमपी/49/2011-सीओपीटी दिनांक 10 जून, 2013 का हवाला दिया है। सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि प्राधिकरण द्वारा उसे, भू-नीति में उल्लेखित प्रक्रिया के अनुसरण में, ट्रांजिट शेडों और भंडारागारों में कार्गो के भंडारण के लिए भंडारण प्रभारों में परिशोधन के लिए अलग प्रस्ताव पेश करना चाहिए। उपर्युक्त कारणों से वर्तमान प्रस्ताव में सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि ये दरें लीज किराया के परिशोधन के साथ ही संशोधित की जाएगी जिसके लिए शीघ्र ही प्रस्ताव किया जाएगा। इसके साथ ही, सीओपीटी ने, इस मद को कार्गो संबंधी प्रभारों की श्रेणी से हटाकर, तार्किकतापूर्ण ढंग से/स्लैब मर्जर सहित, संपदा किराया की श्रेणी में स्थानांतरित करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में पत्तन निम्नलिखित स्पष्ट करें:-	
(क).	लाइसेंस के आधार पर विशिष्ट ट्रांजिट क्षेत्र में, कार्गो के प्रहस्तन के लिए, प्रभारों की वर्तमान अनुसूची में से "कार्गो प्रहस्तन प्रभारों" को संपदा किराया में स्थानांतरित करने का कारण क्या है। जबकि भू-नीति दिशानिर्देश, 2014 के अनुसरण में, बाजार भाव के आधार पर, प्रस्तावित शुल्क परिकलित नहीं किया गया है।	वह ट्रांजिट भंडारण क्षेत्र जहां वर्तमान भंडारण प्रभार लगाए गए हैं वह डॉक के बाहर और संपदा क्षेत्र से जुड़ा हुआ है तथा केवल एक दीवार के माध्यम से ही अलग है। इसके अतिरिक्त ट्रांजिट क्षेत्र का एक भाग भंडारागार नम्बर 1,2,3,4 व 6 डाक के बाहर संपदा क्षेत्र में पड़ते हैं। अतः संपदा क्षेत्र में पड़ने वाले भाग की न केवल कीमत लगाई गई है बल्कि डाक से जुड़े हुए भू-भाग का मूल्यांकन भी डाक के अंदर के ट्रांजिट क्षेत्र पर लागू होता है। विशिष्ट ट्रांजिट क्षेत्र का कारण यह सुनिश्चित करना है कि ऐसा क्षेत्र केवल पोतों द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए आवंटित किया जाता है। पोतों द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो की विशेष आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए यह ट्रांजिट क्षेत्र मासिक आधार पर आवंटित ट्रांजिट क्षेत्र से हटकर साप्ताहिक आधार पर आवंटित किया जाता है। 8 सप्ताह के पश्चात प्रशुल्क में 20% की वृद्धि इसलिए की जाती है ताकि उपयोक्ता द्वारा अन्यो की रोक के कारण अनावश्यक रूप से और ट्रांजिट क्षेत्र से कार्गो जल्दी हटा लिया जाए। संपदा क्षेत्र की भांति, ट्रांजिट क्षेत्र व संपदा क्षेत्र के लिए प्रशुल्क एक दूसरे के समान हैं। मौजूदा संपदा किराया संपदा किराया प्रति वर्ग मीटर (लाइसेंस के आधारपर) खुले क्षेत्र हेतु (30 दिन) एक माह के लिए 35/-रु. है जबकि ट्रांजिट क्षेत्र के लिए रु. 10/- प्रति 7 दिन (सप्ताह) के लिए है। इसी प्रकार खुले क्षेत्र के लिए संपदा क्षेत्र में तथा ट्रांजिट क्षेत्र में क्रमशः रु.45/- तथा रु.12.50 रखे गए हैं। संपदा क्षेत्र में तथा ट्रांजिट क्षेत्रों की दरों को एक करने का मुख्य कारण भू-आवंटन में 2% वार्षिक दर के साथ एक समान नीति है। ट्रांजिट क्षेत्र केवल

		पोत-कार्गों के लिए आरक्षित रहेगा तथा संपदा क्षेत्र जैसा न होकर यह मद आबंटन, साप्ताहिक आधार पर किया जाएगा और 20% वृद्धि का प्रावधान 9वें सप्ताह से लागू होगा।
(ख).	वर्तमान प्रस्ताव, प्रशुल्क नीति-2015 के अंतर्गत दरमानों में सामान्य परिशोधन के लिए है क्योंकि सीओपीटी द्वारा भू-नीति दिशानिर्देश-2014 के अंतर्गत संपदा किराया में परिशोधन का प्रस्ताव किया अभी किया जाना है अतः वह इस प्रशुल्क मद के लिए मौजूदा कार्गों प्रहस्तन गतिविधि के अनुसार कार्यवाही करे और इसके बाद राजस्व आकलन में शामिल करे। पत्तन प्रस्ताव करते समय भू-नीति दिशानिर्देश 2014 के अंतर्गत इस मद को संपदा किराया में स्थानान्तरित करने पर विचार कर सकता है।	इसका अनुपालन किया जाएगा।
(xii).	सीओपीटी द्वारा फ्लोटिंग क्राफ्ट के लिए (अनुसूची 2.2.4 क अंतर्गत) किराए के प्रभार की मद को हटाना चाहता है। तथापि सं 2 पर रू.18620/- प्रति घंटा/टग की दर के(अनुसूची 2.2.4. में) प्रभार के संबंध में इसे एकीकृत करके इसे उच्च दर पर अमेरिकी डॉलर 606.56/टग/घंटा की दर से पोर्ट टग प्रभार के समतुल्य करने का निर्णय लिया है। इस उपर्युक्त एकीकरण का राजस्व आकलन पर क्या प्रभाव होगा, सीओपीटी द्वारा उल्लेख किया जाए।	पत्तन द्वारा टगों का प्रयोग आवश्यकता के अनुरूप किया जाता है तथा दरों में एकरूपता बनाए रखने के लिए पत्तन ने अनुसूची 2.2.4 तथा 2.2.3. में निर्धारित दरों के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। राजस्व पर इसके प्रभाव का उल्लेख, राजस्व आकलन में किया गया है।
(xiii).	वर्तमान दरमानों में, अनुसूची 6.11 पर जेट्टियों और पीयर आदि के लिए लाइसेंस फीस का किया गया है। सीओपीटी ने 7.9 पर इस प्रशुल्क अनुसूची के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय यह उल्लेख करते हुए एक नोट प्रस्तुत करते समय यह उल्लेख करते हुए एक नोट प्रस्तुत किया है कि यह लाइसेंस फीस उन वेलम/नौकाओं के लिए भी होगी अपने वेलम/बोट व जेट्टियों को उनके वाटर फ्रंट का प्रयोग करने के लिए सरकारी स्वामित्व वाली एसडब्ल्यूटीडी, केएसआईएनसी, डीटीपीटी, आईएफपी मस्त-या फेउ, सीआईएफनेट कोचीन निगम और धार्मिक संस्थाओं के लिए करेंगे। पत्तन ने यई अनुसूचियां 7.9.2. तथा 7.9.3. का प्रस्ताव रखा है। इस संबंध में निम्नलिखित बिंदु को निम्नलिखित बिंदु को स्पष्ट किया जाए :	
(क).	अनुसूची 7.9.1 पर प्रस्तावित नोट के उल्लेख का क्या कारण है।	कोचीन पत्तन न्यास (जेट्टि, स्लिपमार्ग और नौकापैन के लिए लाइसेंस) विनियम, 1968 कोचीन पत्तन के न्यासी बोर्ड द्वारा तैयार किया गया था। यह विनियम, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 123 में शक्तियों के अंतर्गत तैयार किया गया था जिसमें बाद में 1976 संशोधन किया गया। इसमें प्रचलित दरें बहुत कम हैं जिन्हें वर्तमान दरमानों में अध्याय(6) मिश्रित प्रभार में अनुसूची 6.11 में उल्लेखित किया गया है।
(ख).	उल्लेख नोट स्पष्ट नहीं है।	<p>पोतीय चैनल से बाहर विस्तारित पत्तन क्षेत्र में निजी जेट्टियां केवल निजिप्रयोग के लिए हैं। ये जेट्टियां व्यापारिक गतिविधियों के लिए न होकर केवल ऐसी जेट्टियां, वेलम/नौका आदि के स्वामियों द्वारा उनकी वेलम और नौकाओं के वाटरफ्रंट के प्रयोग के इच्छुक जो जुड़ना चाहते थे, को बहुत ही कम दर पर लाइसेंस दिया गया था, लेकिन देखने में आया है कि उनमें से अधिकांश अन्य मालिकों की वेलम/नौकाओं को, गैर-कानूनी रूप से पोतों के साथ जोड़ लिया गया है और ऐसी सेवा के लिए अतिरिक्त प्रभार ले रहे हैं। व्यापार कार्य की कमी के कारण बहुत से मूल जेट्टी-मालिकों ने अपनी जेट्टियां छोड़ दी हैं और नए मालिकों ने इन जेट्टियों की मरम्मत में कोई रुचि नहीं दिखाई है। मछली पकड़ने में काम आने वाली पुरानी जेट्टियों की दरें भी पुनः निर्धारित की जानी है ताकि अतिक्रमण की रोकथाम के लिए नियमित तौर पर तथा अन्य खर्चों की पूर्ति की जा सके।</p> <p>उपर्युक्त घटकों के मद्देनजर कोचीन पत्तन न्यास अपनी नौकाओं को शामिल करने के लिए वर्तमान वाटरफ्रंट जेट्टियों को किराए पर देने वाले स्वामियों के लिए प्रस्ताव में संशोधन हेतु अनुमोदन करता है। यह लाइसेंस फीस रू. 1 लाख प्रति जेट्टी है जो 30.10.2013 को आयोजित बैठक में संकल्प प्रस्ताव सं. 99 पर अनुमोदित की गई है। इस वृद्धि कारक संशोधन का प्रयोजन वाटरफ्रंट के साथ निजी जेट्टियों के निर्माण को रोकना है यह अधिनियम एमपीटी एक्ट की धारा 124 (2) में किए गए उल्लेख अनुसार, केरल सरकार द्वारा राजपत्र में दो बार मुद्रित की गई है।</p> <p>प्राधिकरण द्वारा दरमानों से मद सं. 6.11 को हटाने की जांच की गई परंतु यह उल्लेख करते हुए उसे अधिसूचना सी. टीएएमपी/27/2013-सीओपीटी दिनांक 21.02.2014 के अंतर्गत रद्द कर दिया कि एमपीटी एक्ट की धारा 49(1) के अंतर्गत प्राधिकरण को</p>

		<p>पत्तन की किसी भी संपत्ति के लिए निबंधन एवं शर्तें तथा दरमान तैयार करने का अधिकार है।</p> <p>इसलिए, बोर्ड द्वारा अनुमोदित नई दरें, प्रस्तावित दरमानों की अनुसूची 7.8 में दर्शाए गए हैं। (क्योंकि अनुसूची 7.2 में उल्लेखित कूज पोतों में अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों के आगमन व प्रस्थान के प्रस्ताव को अध्याय-III में स्थानान्तरित कर दिया गया है, इसलिए प्रस्तावित दरमानों में अनुसूची 7.9 की संख्या अब 7.8 हो गई है।</p>
(ग).	<p>जहां तक हमें मान्य है कि वाटरफ्रंट क्षेत्र वेलम/बोट्स के स्वामियों से संबंधित होता है। महापत्तन अधिनियम, 1963 की 49(1) के प्रावधानों के अनुसार इस प्राधिकरण को पत्तन के बोर्ड या पत्तन के कब्जे में या पत्तन की सीमाओं में उसके निमित्त प्रयोजनों के लिए प्रयुक्त कोई संपदा/संपत्ति के संबंध में दरमान/निबंधन एवं शर्तें तय करने का अधिकार प्राप्त है। यदि ये वेलम/नौकाएं पत्तन के अधिकार क्षेत्र वाले वाटर फ्रंट पर नहीं ठहरती हैं तो ऐसी श्रेणी के लिए लाइसेंस फीस महापत्तन अधिनियम, 1963, की धारा 49 के अंतर्गत प्राप्त अधिकार के दायरे में नहीं आती है। सीओपीटी उपर्युक्त आपत्ति/तथ्य के प्रकाश में प्रस्तावित नोट की पुनरीक्षा करे।</p>	<p>पत्तन, पत्तन के अधिकार क्षेत्र में (पत्तन की सीमाओं में) वाटर-बेडों के लिए लीज किराया व लाइसेंस फीस लेता है। पत्तन ने जेट्टियों और पीयर्स के लिए प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएमपी/27/2013-सीओपीटी दिनांक 13.05.2014 के अंतर्गत लाइसेंस फीस शामिल की है।</p>
(घ).	<p>वर्तमान दरमानों में क्रम सं. (2) व (3) पर निर्धारित स्लिपमार्ग और बोट पेन के लिए लाइसेंस फीस को समाप्त करने का कारण बताएं।</p>	<p>वर्तमान दरमानों की अनुसूची 6.11 (2) व (3) में उल्लिखित स्लिपमार्ग और बोट पेन के लिए दरें निम्न कारणों से हटा दी गई हैं:-</p> <p>(क). सरकारी संगठनों के मामले में:-</p> <p>प्रस्तावित दरमानों की अनुसूची 7.9.1 में स्लिपमार्ग और बोट पेन आदि के लिए जेट्टियों और पीयर्स के समान है। इसलिए अनुसूची में अलग दर नहीं दिखाई गई है।</p> <p>(ख). निजी पार्टियों के मामलों में अनुसूची 7.9.2 में दिखायी गई दर जेट्टियों/पीयर्स और स्लिपमार्गों पर लागू है।</p>
(ङ).	<p>अनुसूची 7.9.1. पर नं.2 तथा अनुसूची 7.9.3. पर नोट 4 में पत्तन ने प्रस्ताव किया है कि नई कंकरीट/अस्थायी जेट्टियों के लिए लीज किराया बैंक-वाटर वेड का गणन करते हुए लाइसेंस फीस के अतिरिक्त लिया जाएगा।</p>	<p>कोचीन पत्तन न्यास (जेट्टि, स्लिपमार्ग और नौकापैन के लिए लाइसेंस) विनियम, 1968 कोचीन पत्तन के न्यासी बोर्ड द्वारा तैयार किया गया था। यह विनियम, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 123 में शक्तियों के अंतर्गत तैयार किया गया था जिसमें बाद में 1976 संशोधन किया गया। इसमें प्रचलित दरें बहुत कम हैं जिन्हें वर्तमान दरमानों में अध्याय(6) मिश्रित प्रभार में अनुसूची 6.11 में उल्लेखित किया गया है।</p>
(च).	<p>प्रस्तावित नोट का प्रयोजन बताएं। ऐसी कंकरीट जेट्टियों/पीयर्स के लिए वर्तमान में अपनाई गई प्रशुल्क व्यवस्था का उल्लेख करें। जब पत्तन जेट्टी / पीयर्स से पहले ही लाइसेंस फीस ले रहा हो तो लाइसेंस फीस के अतिरिक्त लीज किराया लेने के कारण का औचित्य बताएं।</p>	<p>पोतीय चैनल से बाहर विस्तारित पत्तन क्षेत्र में निजी जेट्टियां केवल निजिप्रयोग के लिए हैं। ये जेट्टियां व्यापारिक गतिविधियों के लिए न होकर केवल ऐसी जेट्टियां, वेलम/नौका आदि के स्वामियों द्वारा उनकी वेलम और नौकाओं के वाटरफ्रंट के प्रयोग के इच्छुक जो जुड़ना चाहते थे, को बहुत ही कम दर पर लाइसेंस दिया गया था, लेकिन देखने में आया है कि उनमें से अधिकांश अन्य मालिकों की वेलम/नौकाओं को, गैर-कानूनी रूप से पोतों के साथ जोड़ लिया गया है और ऐसी सेवा के लिए अतिरिक्त प्रभार ले रहे हैं। व्यापार कार्य की कमी के कारण बहुत से मूल जेट्टी-मालिकों ने अपनी जेट्टियां छोड़ दी हैं और नए मालिकों ने इन जेट्टियों की मरम्मत में कोई रुचि नहीं दिखाई है। मछली पकड़ने में काम आने वाली पुरानी जेट्टियों की दरें भी पुनः निर्धारित की जानी है ताकि अतिक्रमण की रोकथाम के लिए नियमित तौर पर तथा अन्य खर्चों की पूर्ति की जा सके।</p> <p>उपर्युक्त घटकों के मद्देनजर कोचीन पत्तन न्यास अपनी नौकाओं को शामिल करने के लिए वर्तमान वाटरफ्रंट जेट्टियों को किराए पर देने वाले स्वामियों के लिए प्रस्ताव में संशोधन हेतु अनुमोदन करता है। यह लाइसेंस फीस रु. 1 लाख प्रति जेट्टी है जो 30.10.2013 को आयोजित बैठक में संकल्प प्रस्ताव सं. 99 पर अनुमोदित की गई है। इस वृद्धि कारक संशोधन का प्रयोजन वाटरफ्रंट के साथ निजि जेट्टियों के निर्माण को रोकना है यह अधिनियम एमपीटी एक्ट की धारा 124 (2) में किए गए उल्लेख अनुसार, केरल सरकार द्वारा राजपत्र में दो बार मुद्रित की गई है।</p> <p>प्राधिकरण द्वारा दरमानों से मद सं. 6.11 को हटाने की जांच की गई परंतु यह उल्लेख करते हुए उसे अधिसूचना सी. टीएमपी/27/2013-सीओपीटी दिनांक 21.02.2014 के अंतर्गत रद्द कर दिया कि एमपीटी एक्ट की धारा 49(1) के अंतर्गत प्राधिकरण को पत्तन की किसी भी संपत्ति के लिए निबंधन एवं शर्तें तथा दरमान तैयार करने का अधिकार है।</p> <p>इसलिए, बोर्ड द्वारा अनुमोदित नई दरें, प्रस्तावित दरमानों की अनुसूची 7.8 में दर्शाए</p>

		गए हैं। (क्योंकि अनुसूची 7.2 में उल्लेखित कूज पोतों में अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों के आगमन व प्रस्थान के प्रस्ताव को अध्याय-III में स्थानान्तरित कर दिया गया है, इसलिए प्रस्तावित दरमानों में अनुसूची 7.9 की संख्या अब 7.8 हो गई है। (सीओपीटीका उत्तन प्रासंगिक प्रतीत नहीं होता है।
(i).	अनुसूची 7.9.2 एवं 7.9.3.:	
	(क). अनुसूची 7.9.1. के क्रम 1 पर निर्धारित रु.1297/- प्रति जेट्टी/वर्ष की लाइसेंस फीस के संदर्भ में उन लोगों के द्वारा जो अपनी वाटरफ्रंट जेट्टियां अन्य वेलम और नौकाओंके साथ जुड़ने के लिए किराए पर देते हैं, के लिए रु.1.00 लाख प्रति जेट्टी/स्लिप मार्ग की नई वार्षिकप्रशुल्क मद शुरू करने का कारण बताएं। (ख). कृपया पुष्टि करें कि क्या अन्यो (संभवतः जो सीओपीटीकी नहीं है) की वाटर फ्रंट जेट्टियों के लिए लाइसेंस फीस और निरीक्षण फीस का निर्धारण, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा-49 के अंतर्गत किया गया है।	
(ii).	अनुसूची 7.9.3 के अंतर्गत विभिन्न श्रेणियों के लिए रु.1.00 लाख / प्रति वर्ष नई प्रशुल्क मद के प्रस्ताव का आधार और कारण बताएं।	
(iii).	सीओपीटी द्वारा सीओपीटी के मौजूदा दरमानों में अनुपलब्ध सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु कार्यात्मक दिशा निर्देशों की अनुसूची 5.7.1. को अनुसरण करने की आवश्यकता है।	
(iv).	अनुलग्नक-क के फार्म नं. 3 में पाया गया है कि मौजूदा लाइसेंस फीस में 15.80% की बड़ोत्तरी अनुसूची 7.9.2 व 7.9.3. पर नई प्रशुल्क मद आरंभ करने के प्रस्ताव के बावजूद, सीओपीटी द्वारा जेट्टियों पर लाइसेंस फीस के लिए कोई अतिरिक्त आकलन नहीं किया गया है।	

8. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय, सीओपीटी द्वारा उनके पत्र दिनांक 23 नवम्बर 2015 के अंतर्गत संशोधित प्रस्तावित ड्राफ्ट दरमान मौजूदा दरमानों और निबंधन एवं शर्तों व प्रस्तावित प्रशुल्क व निबंधन एवं शर्तों तथा प्रस्तावित दर पर राजस्व का संशोधित आकलन प्रस्तुत किया गया है। संशोधित एआरआर का आकलन इस प्रकार है

(रु. करोड़ में)

क्रम सं.	विवरण	व1 (2011-12)	व2 (2012-13)	व3 (2013-14)
(1).	कुल व्यय(लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)	426.12	511.19	566.47
(2).	संपंजन घटाएं:			
(क)				
(i).	संपदा संबंधी व्यय	37.89	52.28	60.00
(ii).	ऋणों पर व्याज	20.45	16.59	19.42
(iii).	एक बारगी व्यय का 4/5वां भाग, यदि कोई हो जैसे वेतन, पेंशन/ग्रेच्युटि का बकाया, अनुग्रह राशि भुगतान का बकाया आदि (प्रत्येक पद की सूची संलग्न करें)			
	(क). डब्ल्यूआरसी बकाया	-	-	25.78
(iv).	पेंशन निधि के अंशदान का 4/5वां भाग	77.52	79.09	92.46
(v).	प्रबंधन व सामान्य ऊपरि व्यय तथा प्रचालन व्यय के कुल जोड़ के 25 प्रतिशत से अधिक और मूल्य-ह्रास	57.48	50.94	50.70
(vi).	प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अनुसार बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्यय यदि कोई हों,	-	-	-
	कुल समंजन	193.34	198.90	248.36

(3).	कुल समंजन के पश्चात कुल व्यय (5 = 1-2)	232.78	312.29	318.11
(4).	क्रम सं. 3 का औसत व्यय = [व 1 + व 2 + व 3] / 3	287.73		
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31-03-2014 को निबल स्थायी संपत्तियां (लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)	422.30		
	(ii). जोड़ें : 31-03-2014 को प्रगति रत्त कार्य (लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)	23.67		
	(iii). घटाएं : 31.03.2014 को संपदा संबंधी कार्यों से संबंधित स्थायी परिसंपत्तियों का लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार निबल मूल्य	36.00		
	(iv). घटाएं : वीओटी प्रचालक को 31 मार्च 2014 तक स्थानांतरित, स्थायी परिसंपत्तियों का लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार निबल मूल्य यदि कोई हो ।	-		
	(v). घटाएं: 31 मार्च 2014 तक, स्थायी परिसंपत्तियों का लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार, प्रशुल्क सीति 2015 के खंड 2.10 के अंतर्गत विचारित कैप्टिव बर्थ के लिए विचारित निबल मूल्य यदि कोई हो ।	-		
	(vi). जोड़े : कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानकों के अनुसार कार्य पूंजी	57.90		
	(vii). कुल नियोजित पूंजी	467.87		
(6).	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम 16% (क्रम सं. 7(vii) पर)	74.86		
(7).	31-मार्च 2014 को वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) [(4)+ (6)]	362.59		
(8).	वर्ष 2014-15 के लिए लागू 100% थोक मूल्य सूचकांक एआरआर में	6.00%		
(9).	सूचकांकित अधिकतम वार्षिक राजस्व मांग (ए आर आर)	384.34		
(10).	वर्ष 2015-16 के लिए लागू 100% थोक मूल्य सूचकांक का एआरआर में सूचकांकन	3.82%		
(11).	सूचकांकित अधिकतम वार्षिक राजस्व मांग (ए आर आर)	399.03		
(12).	सूचकांकित अधिकतम सीमा के आकलित एआरआर के क्रम सं. 11 में प्रस्तावित सूचकांकित दरमानों पर राजस्व आकलन	279.69		

9.1. तत्पश्चात, सीओपीटी ने अपने पत्र स. एफडी /कॉस्टिंग/रिवीज़न ऑफ़ एसओआर-2015 18/2015 दिनांक 27 जनवरी 2016 के अंतर्गत फार्म स.-I तथा फार्म स. II में संशोधन करते हुए संशोधित परिकलन प्रस्तुत किया है। सीओपीटी के 27 जनवरी 2016 के संशोधित प्रस्ताव में निम्न उल्लेख किए गए हैं:-

(i). फार्म-III, के अनुसार राजस्व आकलन तैयार करते समय सीओपीटी द्वारा वर्ष 2014-15 के दौरान औसत विनिमय दर पर विचार किया गया है जो अमेरिकी 1 \$ = : 61.16. था। परंतु प्राधिकरण के दिशानिर्देश के अनुसार सीओपीटी ने 21.11.2015 को विनिमय दर रु. 66.09 मानी है चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा, पहले से ही पुस्तुत विवरणियों को प्रमाणित किया गया है। तदनुसार फार्म 1 और फार्म III के अनुसार राजस्व आकलन अब रु.279.69 करोड़ से बढ़कर रु.288.37 करोड़ हो गया है।

(ii). पत्तन देयताओं, पायलटेज व बर्थ किराया के संबंध में, अनुबंध क, ख व ग में उनसे संबंधित विस्तृत परिकलन दिया गया है तथा परिकलन के आधार के संबंध में नोट दिया गया है।

(iii). यद्यपि एलएनजी टर्मिनल एक कैप्टिव बर्थ है परंतु इसके संबंध में सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन इस सुविधा के लिए कोई अतिरिक्त व्यय नहीं कर रहा है। इसलिए फार्म-I में कोई कमी नहीं की गई है। एलएनजी पोतों को को पोत संबंधी सुविधाओं के लिए पत्तन केवल प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रभार ही ले रहा है।

(iv). सीओपीटी ने यह भी स्पष्ट किया है कि एलएनजी टर्मिनल पर केवल एलएनजी ही आयात की जा रही है। पुनः गैस भरण व पुनः लदान किया जाता है। वहां ऐसी कोई सेवाएं नहीं दी जाती है जिनके लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों की आवश्यकता है।

(v). सीओपीटी ने एक बार फिर प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि प्राधिकरण प्रस्ताव पर विचार करें।

9.2. दिनांक 27 जनवरी 2016, के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार सीओपीटी द्वारा सूचकांकित (प्रस्तावित) दरमान के अनुसार राजस्व आकलन 279.69 करोड़ के स्थान पर 288.37 करोड़ है। सीओपीटी ने कोई और संशोधन नहीं किया है।

10.1. तत्पश्चात्, सीओपीटी ने अपने 24 फरवरी, 2016 के ई मेल के अंतर्गत प्रस्तावित दरमानों में निबंधन एवं शर्तें शामिल करने के लिए और स्पष्टीकरण दिए हैं जो इस प्रकार हैं:

(i). गैर-पत्तन बर्थ – खंड 1(xv) – गैर पत्तन बर्थ पत्तन बर्थों को छोड़ कर वे अन्य बर्थ हैं जिन्हें, पत्तन पोतों के विथंग और अनबर्थिंग के लिए पायलट और टग प्रदान करता है जैसे कि कोचीन शिपयार्ड तथा प्राइवेट शिप रिपेयर सेंटर जो पत्तन के इनकट जैसे ब्ल्यू मरीन अदि हैं। पत्तन द्वारा गैर पत्तन बर्थों से आगमन/प्रस्थान संचलन के लिए रु.2 लाख प्रति संचलन की अलग दर का प्रस्ताव किया गया है। इस अलग दर का मुख्य कारण है कि पत्तन द्वारा वहित लागत की तुलना में गैर पत्तन बर्थों से राजस्व प्राप्ति रु.1 करोड़ प्रति वर्ष से भी कम होगी।

(ii). प्राथमिकता बर्थिंग-खंड 1.2 (iii)(घ) – प्राधिकरण के आदेश स. टीएएमपी/ 52/2014/जनरल दिनांक 28.11.2014 के आधार पर इसे सामान्य निबंधन एवं शर्तों में शामिल कर लिया गया है।

(iii). ड्राई डॉकिंग – खंड 2.2.5 (वर्तमान दरमान) – पत्तन ने वैश्विक निविदा आमंत्रण दिनांक 25.05.2012 के आधार पर ड्राई डॉक और वर्कशॉप को कोचीन शिपयार्ड लि. वेस्ट आईलैंड में निजिक्षेत्र की एक अंतर्राष्ट्रीय पोत मरम्मत सुविधा है, दे दिया है। कोचीन शिपयार्ड उस भू-क्षेत्र के लिए लीज रेंट देता है तथा उसने 243 कर्मचारियों को प्रतिनियुक्ति के आधार पर ले लिया है।

(iv). बर्थ किराया प्रभार खंड 2.3.2 – नोट 3.1 पत्तन ने पोत का कार्गो प्रचालन संबंधी कार्य पूरा हो जाने के 24 घंटे के बाद पोत के बर्थ में निरर्थक खड़े रहने पर, दो गुणा बर्थ किराया लेने का प्रस्ताव किया है।

(v). कंटेनरों को उठाने/रखने के लिए प्रभार – मौजूदा दरमानों में प्रस्तावित दरमानों के अध्याय VI कंटेनर प्रोट स्टेशन (सीएफएस) के अंतर्गत खंड 6.2 पर स्थानांतरित कर दिया गया है।

(vi). कंटेनरों पर प्रशीतन प्रभार- वर्तमान दरमानों में उल्लेखित खंड 1.3 को प्रस्तावित दरमानों के नए अध्याय VI – कंटेनर फ्रेंट स्टेशन (सीएफएस) के खंड 6.4 पर स्थानांतरित कर दिया गया है।

(vii). कंटेनरों के आयात/निर्यात अनुमति की जांच के लिए प्रभार वर्तमान दरमानों में खंड - 5.1.4 को प्रस्तावित दरमान के अध्याय - VI कंटेनर फ्रेंट स्टेशन (सीएफएस) के अंतर्गत खंड 6.4 पर स्थानांतरित कर दिया गया है।

(viii). पत्तन बंकों के लिए लाइसेंस फीस – खंड 7.7 – पत्तन द्वारा सभी बंकों की निविदा की गई तथा पुनः आवंटन किया गया। अतः एक ही दर निर्धारित करने का निश्चय किया गया।

(ix). लाइसेंस फीस व निरीक्षण फीस – खंड 7.8.1 – नोट 2 – नई कंकरीट/अस्थायी जेट्टियों के निर्माण के लिए, लाइसेंस फीस के अतिरिक्त बैंक वाटर बेड के मद्देनजर लीज किराया लेने का प्रस्ताव किया गया है। लाइसेंस फीस केवल जेट्टियों के लिए ली जाती है। बैंक वाटर बेड में निर्मित जेट्टियों के लीज किराया लिया जाता है क्योंकि पत्तन के पास पत्तन क्षेत्र में बॉटर-बॉडीज के जल निकास का उत्तरदायित्व है।

(x). खंड 7.8.3, “उपर्युक्त 7.9.1 व 7.9.2 में उल्लिखित को छोड़कर अन्यो के लिए पढे”, - “उपर्युक्त 7.8.1 व 7.8.2 को छोड़कर कर अन्यो के लिए”.

10.2. आगे, सीओपीटी ने दिनांक 24 फरवरी 2016 के ईमेल के अंतर्गत, वर्तमान दरमानों के करार की सामान्य निबंधन एवं शर्तों में खंड 1.2 (xi) (क) एवं (ख) पर उल्लिखित शर्त के बारे में आगे स्पष्ट किया है कि वर्तमान दरमानों में इस पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि पत्तन में ऐसे पोतों को सुविधाएं प्रदान नहीं की जाती है।

11.1. सीओपीटी द्वारा दायर संशोधित प्रस्ताव के आधार पर विस्तृत विश्लेषण के पश्चात् इस प्राधिकरण ने उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के सीओपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन किया।

11.2. अनुमोदित दरमान और निष्पादन मानकों को भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 180 के अंतर्गत 4 मई 2016 को अधिसूचित हुआ। उक्त आदेश बताता है कि संशोधित दरमान आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की अवधि से प्रभावी होंगे और 31 मार्च, 2019 तक जारी रहेंगे। उक्त आदेश यह भी बताता है कि विस्तृत सकारण आदेश शीघ्र ही अधिसूचित किया जायेगा।

12.1. इसी बीच, एमओएस ने 11 मई, 2016 के पत्र संख्या 8 (15) 2015-टीएमएमपी में कहा कि तटीय प्रशुल्क के पुनर्विवरण के लिए विनियम दर के उतार चढ़ाव से संबंधित परिणामों का समाधान करने की जरूरत है। एमओएस ने इस प्राधिकरण को यह कहते हुए एक निदेश जारी किया है कि जब तक इन मुद्दों का समाधान नहीं हो जाता, एमओएस ने 17 सितम्बर, 2015 के अपने पत्र संख्या 8/(15)/2015-टीएमएमपी द्वारा जारी अपने निदेशों को आस्थगित रखता है और (तत्कालीन) जहाजरानी, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग (एमएसआरटीएच) के 1/3 जनवरी, 2005 और 9 मार्च, 2005 के पत्र संख्या पीआर-14019/2/2001-पीजी के अंतर्गत जारी पूर्व के नीतिपरक दिशानिर्देशों को पुनःस्थापित करता है।

12.2. उपरोक्त को ध्यान में रखकर, एमओएस ने अपने 11 मई, 2016 के पत्र के द्वारा इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत सभी महापत्तन न्यासों और निजी प्रचालकों पर उगाहे जा रहे तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधी प्रभारों को उपयुक्त रूप से तत्काल निर्धारित करने का निर्देश दिया।

12.3. तदनुसार, इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों (एमपीटी) को अपने दरमानों में संशोधन करने के निदेश देते हुए 19 मई, 2016 का आदेश संख्या टीएमएमपी/4/2004-सामान्य पारित किया। उक्त आदेश भारत के राजपत्र में राजपत्र अधिसूचना संख्या 230 दिनांक 26 मई, 2016 के द्वारा अधिसूचित हुआ। यह आदेश हमारे 30 मई, 2016 के पत्र संख्या टीएमएमपी/4/2004-सामान्य के द्वारा सीओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को संसूचित किया गया।

12.4. सीओपीटी को हमारे 2 जून, 2016 के पत्र के द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह 19 मई, 2016 के आदेश के अनुसार पोतों के लिए प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए उपयुक्त प्रस्ताव दायर करे। सीओपीटी को अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव की कार्यवाही के दौरान सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत फार्म संख्या 3 में राजस्व आकलनों को अद्यतन करने का अनुरोध भी किया गया था।

13.1. इस पृष्ठभूमि में, सीओपीटी ने अपने 1 जून, 2016 और 15 जून, 2016 के आदेश पत्रों के द्वारा पोत संबंधी प्रभारों और कंटेनर संबंधी प्रभारों के लिए तटीय पोत के लिए दरों के निर्धारित तक सीमित रखते हुए दरमानों में संशोधन का प्रस्ताव भेजा। पत्तन ने संशोधित राजस्व आकलन भी प्रस्तुत किया। सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित मुख्य मुद्दे इस प्रकार हैं:-

(i) एमओएस के 11 मई, 2016 के पत्र के द्वारा दिये गए निदेशों के अनुपालन में, पत्तन ने संबंधित प्रयोक्ताओं के साथ बैठक की/पत्तन ने 03.06.2016 से प्रभावी की जाने वाली दरों के संबंध में प्रयोक्ता संगठनों के साथ दो बार चर्चा की। यद्यपि पत्तन प्रयोक्ताओं ने पिछले 6 महीने में दरों में भारी वृद्धि पर अपनी चिंता जताई, अंततः वे नवंबर 2014 के पत्तन के प्रस्ताव में यथा सुविचारित। अमरीकी डालर = 59.90 रुपये की विनियम दर (प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत दायर) लागू करते हुए तटीय श्रेणी की दर निकालने के लिए अब प्राधिकरण को प्रस्तावित दरों के आधार पर निम्न दरें प्रभारित करने के प्रस्ताव पर सिद्धांत रूप से सहमत हो गए।

(ii) पत्तन गंभीर वित्तीय स्थिति से गुजर रहा है और पेंशन निधि संग्रह में 2600 करोड़ रुपये की सीमा तक घाटे का सामना कर रहा है। पत्तन ने मूलधन और व्याज के 557.16 करोड़ रुपये को वर्ष 2018-19 से 10 समान किस्तों में पुनर्भुगतान करने के लिए 897.23 करोड़ रुपये की सीमा तक दंडिक व्याज को माफ करने का प्रस्ताव भी रखा है। एमओएस को प्रस्तुत नकद प्रवाह प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित नई दरमानों के अनुसार पत्तन को अर्जित होने वाले राजस्व और 2015-16 के दौरान वास्तविक वित्तीय स्थिति पर विचार करने के प्रश्नात है।

(iii) तटीय पोत/कंटेनर संबंधी प्रभारों की दरों का पिछली बार 2010 में संशोधन किया गया था और इसे ही 2013 के दरमानों के सामान्य संशोधन में बनाये रखा गया। पत्तन नवंबर, 2014 में सुविचारित विनियम दर के आधार पर अर्थात् इस प्राधिकरण द्वारा 27 फरवरी, 2016 के आदेश द्वारा विदेशगामी पोतों के लिए अनुमोदित प्रशुल्क दर को परिवर्तित करके और 59.90 रुपये की विनियम दर लागू करके और तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों के लिए लागू 40% रियायत पर सुविचार करने के प्रश्नात् तटीय पोत/कंटेनर संबंधी प्रभारों की दर पर प्रभारित करना चाहता है।

प्रस्तावित दरें पत्तन द्वारा वर्तमान में प्रभारित की जा रही दरों से कम हैं और पत्तन प्रयोक्ताओं के लिए लाभदायक होंगी। संशोधन पूर्व दरों, 4 मई, 2016 को अधिसूचित दरमानों के अनुसार दरों (1 अ.डा.=67.71 रुपये की विनियम दर पर सुविचार के पश्चात्) और प्रस्तावित दर (1 अमरीकी डालर= 59.90 रुपये की विनियम दर पर सुविचार के पश्चात्) को दर्शाने वाला तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत है।

(iv) चूंकि प्राधिकरण ने पहले ही पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित दरमानों को अधिसूचित कर दिया है, प्राधिकरण अब प्रस्तावित तटीय पोतों/कंटेनर संबंधी प्रभारों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का अनुमोदन कर सकता है।

(v) यह सूचित किया जाता है कि, नवंबर 2014 के दौरान यथा प्रस्तावित कम दरों को 3 जून, 2016 से अपनाया जायेगा न कि विदेशी पोतों के लिए वर्तमान में लागू डालर मूल्य वर्ग की 60% उंची दर, जिसका पत्तन, पोत परिवहन मंत्रालय के नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुसार, पात्र है। इस प्रशुल्क के साथ तटीय पोतों के लिए दरें विदेशी दरों का लगभग 50% होंगी।

(vi) यह भी सूचित किया जाता है कि, प्रचालन आय पत्तन की औसत राजस्व अपेक्षा से कम होगी।

(vii) सीओपीटी ने तटीय पोतों के लिए विशिष्ट दरें निर्धारित कर प्रस्तावित दरमान प्रस्तुत किये हैं।

13.2. पत्तन ने अपने 15 जून, 2016 के पत्र के द्वारा तटीय पोतों के लिए प्रस्तावित दरों को अंतर्विष्ट करते हुए अनुलग्नकों के साथ संशोधित फार्म 3 प्रस्तुत किया है। प्रस्तावित दर पर संशोधित राजस्व आकलन 279.42 करोड़ रुपये है जबकि सीओपीटी द्वारा अपने 27 जनवरी 2016 के पूर्व के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार 288.37 करोड़ रुपये आकलित किया गया था।

14. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में दर्ज है। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और चर्चाओं के उद्धरण संबंधित पक्षों को पृथक-पृथक भेज दिए जाएंगे। यह विवरण हमारी वेबसाइट वेबसाइट-<http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध करा दी जाएगी।

15. इस मामले पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्न बिंदु उजागर होते हैं:

(i). कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) के दरमान (एसओआर) पिछली बार अप्रैल 2013 में परिशोधित किए गए थे। दिनांक 1 अप्रैल 2013 के अंतर्गत सीओपीटी के अनुमोदित दरमान 31 मार्च 2015 तक वैध थे। इसलिए सीओपीटी 1 अप्रैल 2015 को परिशोधित किए जाने वाले दरमानों के 3 नवम्बर 2014 को दरमानों के सामान्य परिशोधन का प्रस्ताव प्रस्तुत किया।

इस प्रस्ताव पर प्रासंगिक पणधारियों से परामर्श किया गया तथा उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां फीड बैक के तौर पर पत्तन को भेजी गई तथा इस संबंध में एक संयुक्त सुनवाई की जानी थी।

इसी दौरान, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 13 जनवरी, 2015 को भारत के राजपत्र में, राजपत्र 30 के अंतर्गत अधिसूचित कर दिया गया। यह प्रशुल्क निर्धारण नीति 13 जनवरी, 2015 से प्रभावी हो गई है।

पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा महापत्तन न्यासों के लिए जारी प्रशुल्क नीति 2015 में जो प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया दी गई है वह प्रशुल्क दिशानिर्देश-2005 में उल्लेखित प्रशुल्क नीति 2015 में जो प्रशुल्क निर्धारण पद्धति से काफी भिन्न है। अतः सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए प्रस्ताव पर प्रशुल्क दिशानिर्देश 2015 के अनुसार कार्रवाई न की जा सकी।

उपर्युक्त स्थिति के अनुसार दरमानों में सामान्य परिशोधन के लिए सीओपीटी द्वारा 03 नवंबर 2014 के प्रस्तुत प्रस्ताव को प्राधिकरण द्वारा बंद करने का निर्णय लिया गया है। सीओपीटी को नई पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत परिशोधित प्रस्ताव करने का परामर्श दिया गया।

प्रस्तुत मामले में, जैसा कि पहले पैरा में भी उल्लेख किया गया है। सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत मामला मूल रूप में, प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत 27 जुलाई, 2015 को प्रस्ताव किया था जिसमें सूचकांकित अधिकतम एआरआर रु.384.14 करोड़ तथा प्रस्तावित सूचकांकित दरमान रु.290.42 करोड़ का आकलन किया गया था।

सीओपीटी ने अतिरिक्त सूचना देते समय 23 नवम्बर 2015 के प्रस्ताव को संशोधित किया है जिसमें उन्होंने रु.399.03 करोड़ की एआरआर की अधिकतम सूचकांकित सीमा को संशोधित किया है तथा प्रस्तावित दरमान में रु.288.37 करोड़ के राजस्व आकलन में भी संशोधन किया है। पत्तन द्वारा प्रस्ताव पर कार्रवाई के दौरान किए गए अनुरोधों पर भी इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

पत्तन ने, तत्पश्चात् 1 जून, 2016 और 15 जून, 2016 के अपने पत्रों द्वारा, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 11 मई, 2016 को जारी तटीय नियायत नीति में आंशिक संशोधन को ध्यान में रख कर संशोधित प्रस्तावित दरमान प्रस्तुत किये हैं, जिन पर आगामी पैराओं में चर्चा की जा रही है।

(ii). (क). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.1 के अनुसार प्रत्येक महापत्तन न्यास द्वारा वार्षिक राजस्व मांग का मूल्यांकन करें जो तीन वर्षों अर्थात् 2011-12 (व-1), 2012-13 (व-2) और 2013-14 (व-3) के लेखा परीक्षित लेखाओं के वास्तविक व्यय के योग का औसत होता है तथा नियोजित पूंजी पर 16% प्रत्यागम (31 मार्च 2014 को प्रगति अधीनकार्य में नियोजित पूंजी सहित) जो किसी कार्यरत चार्टर्ड लेखाकार और प्रबंध लेखाकार से सत्यापित हो, को छोड़कर प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2 में प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यात्मक दिशा निर्देशों के अनुसार मूल्यांकन अपेक्षित है।

सीओपीटी ने तीन वर्षों 2011-12 (व-1), 2012-13 (व-2) और 2013-14 (व-3) का कार्यरत चार्टर्ड लेखकार द्वारा सत्यापित वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) का मूल्यांकन किया है तथा इन वर्षों में एआरआर में शामिल न किए जाने वाले औसत वार्षिक व्यय को शामिल नहीं किया है। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2 तथा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसरण में सीओपीटी द्वारा किए गए निम्न समझौतों का विशेष उल्लेख किया जाता है।

(i). सीओपीटी ने संपदा संबंधी कार्यों पर व्यय और उस पर व्याज को शामिल नहीं किया है।

(ii). एक वारगी व्ययों का 1/5 भाग जैसे कि वेतन, पेंशन/ग्रेच्युटि, अनुग्रह राशि जो वेतन आदि के संशोधन के कारण बनती है। प्रशुल्क नीति-2015 के खंड 2.2(iii) तथा कार्यात्मक दिशा निर्देशों के अनुसार, वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) में शामिल की जानी है। इसी प्रकार, पेंशन फंड के प्रति अंशदान को एआरआर में जोड़ा जाना चाहिए। इसका अर्थ यह है कि उपर्युक्त व्ययों का 4/5^{वां} भाग एआरआर परिकलन में शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

सीओपीटी द्वारा वर्ष 2013-14 में वकाया वेतन का 4/5 भा -रु. 25.78 करोड़ शामिल नहीं किये गए हैं। सीओपीटी की गणना से इसकी पुष्टि होती है अतः स्वीकार्य है।

सीओपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 (व-3) में क्रमशः संबंधित वर्षों के वार्षिक लेखों में उल्लिखित पेंशन निधि के अंशदान के कारण रु. 77.52 करोड़, 279.09 करोड़ तथा रु.92.46 करोड़ को पेंशन दिया है। सीओपीटी द्वारा किया गया उपर्युक्त समझौता प्रशुल्क नीति 2015 के अनुरूप है तथा गणना से मेल खाता है अतः स्वीकार्य है।

सीओपीटी वर्ष 2011-12, 2012-13, और 2013-14 के लिए क्रमशः रु. 77.52, 79.09 तथा 92.46 करोड़ को पेंशन निधि के अंशदान का 4/5 भाग (संबंधित वार्षिक लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार) को शामिल नहीं किया गया है। सीओपीटी द्वारा किया गया समंजन प्रशुल्क नीति के अनुसार है तथा गणना द्वारा पुष्ट है अतः स्वीकार्य है।

(iii). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2. (iv) तथा प्रशुल्क दिशानिर्देश के 2.2. (iv) के अनुसार प्रबंधन और सामान्य प्रशासन ऊपरिव्यय के, बशर्ते प्रचालन और मूल्य ह्रास के कुल व्यय का अधिकतम 25% हो, को एआरआर के परिकलन में जोड़ा जाना चाहिए।

प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन अपरि (एमजीएओ) के ऊपरि व्यय वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए लेखा परीक्षित खातों में क्रमशः 99.92 करोड़, 110.42 करोड़ और 113.16 करोड़ दिखाए गए हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि एमजीएओ व्यय एक प्रत्यक्ष व्यय है जो कार्गो, पोत रेलवे और संपदा संबंधी कार्यों पर होता है। अतः इस प्रकृति के व्यय, जो एमजीएओ के अंतर्गत दिखाए गए हैं। संबंधित कार्यों के लिए पुनः आवंटित किए गए हैं। पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण व एआरआर का परिकलन चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा सत्यापित है, सीओपीटी द्वारा किया गया समंजन विश्वस्वीय माना जाता है तथा स्वीकार्य है। फार्म नं. 2 में सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत गणन में सीओपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 व 2013-14 के लिए एमजीओ के खर्चों के 25% अधिक्य के तौर पर क्रमशः 57.48 करोड़, 50.94 करोड़ और 50.70 करोड़ का उल्लेख किया है जो प्रचालन व्यय एवं मूल्य ह्रास से संबंधित है तथा इन्हें प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसरण में संबंधित वर्षों में शामिल नहीं किया गया है।

(iv). (क). प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.2(v) के अनुसार कैप्टिव बर्थों से संबंधित सभी खर्च एआरआर गणन में शामिल नहीं किए जाते हैं। सीओपीटी के प्रस्ताव में उल्लेख है कि एलएनजी बर्थ एक कैप्टिव बर्थ है और पेट्रोनेट एलएनजी बर्थ, लिमिटेड (पीएलएल) को दे दी गई है।

जहां तक पीएलएल का संबंध है सीओपीटी ने रिपोर्ट किया है कि इस पर कोई व्यय नहीं किया जाता क्योंकि इसे पब्लिकन प्राइवेट पार्टनरशिप पद्धति पर दिया जाता है अतः पीएलएल के लिए खर्चों को शामिल न करने से संबंधित कोई मामला नहीं है। सीओपीटी द्वारा दिया गया उपर्युक्त स्पष्टीकरण विश्वस्वीय है।

इस मामले पर कार्रवाई के दौरान सीओपीटी को विशेष रूप से कहा गया था कि पीएलएल को कैप्टिव बर्थ पर दी जाने वाली सेवाओं के लिए की गई प्रशुल्क व्यवस्था के बारे में स्पष्टीकरण दे, क्योंकि न तो सीओपीटी ने और न ही पीएलएल ने एलएनजी के लिए दी जाने वाली सेवाओं हेतु प्रशुल्क के लिए अनुरोध किया है। सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि वर्ष 2013-14 में केवल 2 एलएनजी पोत, 2014-15 में केवल 07 पोतों का एलएनजी बर्थ पर आगमन हुआ है एलएनजी के निकास के लिए एलएनजी टर्मिनल पर पाइप लाइन बिछाने का काम, अभी तक पूरा नहीं हुआ है। इस प्रकार यह टर्मिनल प्रचालन में नहीं है क्योंकि टर्मिनल का उपयोग इस क्षमता का 5% ही हो रहा है। पत्तन एलएनजी पोतों के पृथक दर का निर्धारण नहीं कर रहा है। इसलिए सीओपीटी तथा पीएलएल के मध्य 9 मई 2008 को हुए रियायत करार की एक प्रति भेजी गई है और उल्लेख किया है कि यह कथित करार के अनुसार ही अधिशासित किया जाता है। वाटर फ्रंट क्षेत्र ताकि

भू-क्षेत्र के लिए सीओपीटीव पीएल के बीच एलएनजी प्रचालन कार्यों के लिए हुए करार के अनुसरण में, पीएलएल द्वारा सीओपीटी को बर्थ पर उतारी (निकासी) की गई एलएनजी की मात्र पर वाटरफ्रंट रॉयल्टी देय है।

इसके अलावा, पीएलएल द्वारा पत्तन देयता, पायलेटज प्रभार, एनपीटी एक्ट के प्रावधानों के अंतर्गत प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में निर्धारित दरों पर पोत संबंधी प्रभार देने होते हैं जो एलएनजी पोतों के लिए दी जाने वाली सेवाओं के लिए किए गए होते हैं इसके अलावा रियायत के अनुसार पीएलएल को प्राधिकरण या एमपीटी अधिनियम के अंतर्गत समय समय पर सीओपीटी द्वारा वहन की गई लागत जो 280 मीटर चौड़ा और 14.5 मीटर गहरे बाह्य चैनल पर परिकलित की जाएगी, के लिए प्रतिशत भाग के लिए किसी अन्य समक्ष प्राधिकारी द्वारा किए गए निर्णय के अनुसार एलएनजी पातों द्वारा बाह्य चैनल के सांझा प्रयोग के लिए ड्रेजिंग प्रभार देने हैं। रियायत करार में विशेष रूप से कहा गया है कि बर्थ किराया प्रभार लागू नहीं है क्योंकि यह केवल कैप्टिव बर्थ के लिए है।

उपर्युक्त प्रावधानों से पता चलता है कि पोत संबंधी प्रभारों में सीओपीटी द्वारा पीएलएल के लिए कैप्टिव बर्थ के लिए प्रभार, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में लागू दरों के अनुसार है।

यहां यह कहना प्रासंगिक होगा कि रियायत करार के खंड 12.1(4) में पीएलएल को अन्य उपयोक्ताओं द्वारा कोयला कार्गो के प्रहस्तन की अनुमति है। न तो सीओपीटी और न ही प्राधिकरण ने यदि पीएलएल अन्य उपयोक्ताओं द्वारा कैप्टिव बर्थ का एलएनजी प्रहस्तन के लिए इस्तेमाल किए जाने पर, प्रभार लगाने की व्यवस्था के बारे में अनुरोध किया है। कैप्टिव बर्थ में कि उपयोक्ता को दी जाने वाली सेवाओं के लिए यदि महापत्तन न्यास या महापत्तन न्यास या महापत्तन न्यास द्वारा अधिकृत प्रचालक द्वारा लगाए जाने वाले प्रभार के लिए कानूनन रूप से प्राधिकरण के अनुमोदन की आवश्यकता होगी। पीपीपी पद्धति पर परियोजना पर देने के लिए बोलियां आमंत्रित करने से पूर्व संबंधित पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर प्राधिकरण द्वारा संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है। सीओपीटी और पीएलएल के मध्य व्यवस्था किए जाने के मामले में, परियोजना पहले ही दी जा चुकी है तथा दोनों पक्ष ने रियायत करार पर हस्ताक्षर किए हैं। इसलिए इस स्थिति में रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के पश्चात संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने का प्रश्न ही नहीं उठता है क्योंकि तीसरे पक्ष को यह सेवा पीएलएल द्वारा दी जाएगी। सीओपीटी रियायत प्रदान करने वाली प्राधिकारी है। इसलिए निदेश दिए जाते हैं कि वह पीएलएल को सुझाव दे कि वह तीसरे पक्ष के कार्गो के प्रहस्तन हेतु इफको किसान बाजार और लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल) के मामले में आदेश सं. टीएमपी/55/2013-केपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 में अपनी गई प्रक्रिया के अनुरूप प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अनुसार आदेश के अधिसूचित किए जाने के 3 माह के भीतर प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

(iii). प्रशुल्क नीति के खंड 2.3. और कार्यात्मक दिशानिर्देश के खंड 2.3. पर निर्धारित प्रावधानों के अनुसरण में सीओपीटी द्वारा वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के औसत रु.287.73 करोड़ व्यय कलित किया गया है।

(iv). प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.4. में निर्दिष्ट प्रावधानों के अनुरूप सीओपीटी ने नियोजित पूंजी का गणन किया है। सीओपीटी ने लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं में 31 मार्च, 2014 को नेट स्थायी परिसंपत्तियां तथा प्रगतिरत कार्य पूंजी पर विचार किया है। जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है। सीओपीटी ने पहले भी उल्लेख किया गया है कि पत्तन द्वारा पीएलएल को दी गई बर्थ के संबंध में कोई व्यय नहीं किया गया है। कार्यात्मक दिशानिर्देश के खंड 2.5. में निर्धारित मानकों के अनुसार ही कार्यपूंजी का गणन किया गया है। सीओपीटी द्वारा कुल नियोजित पूंजी का रु.467.87 करोड़ गणित की गई है। नियोजित पूंजी पर 16% की दर से रु.74.86 करोड़ प्रत्यागम के तौर पर गणित किए गए हैं जिसे एआरआर गणन में लिया गया है।

(v). एआरआर तीन वित्तीय एआरआर, तीन वित्तीय वर्षों 2011-12 से 2013-14 के लिए जो रु.287.73 करोड़ + आरओसीई रु.74.86 करोड़ = रु.362.59 करोड़. 31 मार्च 2014 तक के लिए किए गए व्यय का औसत है। सीओपीटी ने कार्यात्मक दिशानिर्देश के खंड 2.7 के अनुसार कथित एआरआर के शत प्रतिशत पर वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए क्रमशः 6% और 3.82% की दर से थोक मूल्य सूचकांक लागू करते हुए, 2015-16 के लिए एआरआर में दरमानों की अधिकतम सीमा के साथ रु.399.02 करोड़ गणित किया है।

पत्तन द्वारा उनके पत्र दिनांक 27 जनवरी, 2016 के पत्र के अनुसार दिया गया एआरआर परिकलन जो चार्टर्ड लेखाकार द्वारा प्रस्तुत एआरआर का विस्तृत परिकलन, अनुलग्नक-1 के तौर पर संलग्न है। सीओपीटी द्वारा अधिकतम सूचकांकित प्रमाणित एआरआर का सारांश इस प्रकार है:

(रु. करोड़ में)

क्रम सं	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14
1	सभी समंजनों के पश्चात कुल व्यय	232.78	312.29	318.11
2	औसत व्यय [व1 + व2 + व3] / 3	287.73		

3	31-3-2014 को, प्रगतिरत्न-कार्य पूंजी तथा मानकों के अनुसार कार्यपूँजी सहित नियोजित पूंजी	467.87
4	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम @ 16%	74.86
5	31 मार्च, 2014 को एआरआर (5=2+4)	362.59
6	वर्ष 2014-15 के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक का 100 प्रतिशत का एआरआर में सूचकांकन (6%)	384.34
7	वर्ष 2015-16 के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक का 100 प्रतिशत का एआरआर में सूचकांकन (3.82%)	399.02
8	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)	399.02

(vi). (क). दरमान तैयार करने के लिए पत्तन द्वारा प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क नीति के खंड 2.5. के अनुसार प्रस्तावित दरमान तैयार करने के प्रयोजन से सीओपीटी ने वर्ष 2014-15 के दौरान अधिकतम सूचकांकित सीमाओं में रहते हुए रु.399.02 करोड़ के आरआर पत्तन द्वारा प्रहस्तित के लिए जीआरटी पर विचार किया है।

(ख). सीओपीटी द्वारा वर्ष 2014-15 के दौरान वास्तविक कार्गो प्रहस्तन 212.00 लाख टन है जिसमें पीएलएल कार्गो (एलएलजी) शामिल नहीं है। जहां तक पीएलएल का प्रश्न है, सीओपीटी व पीएलएल के मध्य हुए रियायत करार में पीएलएल द्वारा प्रहस्तित कैप्टिव कार्गो के लिए वार्फेज में, पीएलएल द्वारा प्रहस्तित कैप्टिव कार्गो के लिए वार्फेज दर लगाए जाने के बारे में उल्लेख नहीं है। रियायत करार में, सीओपीटी तथा पीएलएल में सहमत वाटर फ्रंट रायल्टी प्रति टन का उल्लेख है। रायल्टी प्रशुल्क संबंधी मद नहीं है। सीओपीटी ने पीएलएल को दी गई कैप्टिव बर्थ के किसी अन्य प्रशुल्क के अनुमोदन के लिए इस प्राधिकरण को अनुरोध नहीं किया है। सीओपीटी ने राजस्व में वार्फेज दर के आकलन के लिए पीएलएल के कार्गो आवागमन को शामिल किया है तथा तदनुसार वाटरफ्रंट रायल्टी को कार्गो प्रशुल्क मद में रखा गया है कि वाटर फ्रंट रायल्टी सीओपीटी तथा पीएलएल के बीच रियायत करार के अनुसार बर्थ पर उतारी गई एलएनजी की मात्रा पर लागू प्रशुल्क है। इस पर चर्चा करते हुए कि यह कार्गो पर प्रशुल्क है वार्फेज से संबंधित है। सीओपीटी इसे कार्गो से संबंध के रूप में अधिसूचित करने की प्रस्ताव कर रही है। एक प्रशुल्क मद के रूप में कार्गो प्रहस्तन अधीन वाटर फ्रंट रायल्टी का शामिल किया जाना सही नहीं है क्योंकि पत्तन पीएलएल के कैप्टिव कार्गो के लिए कोई वार्फेज नहीं लेता है और सीओपीटी वाटर फ्रंट रायल्टी सीओपीटी द्वारा पीएलएल को दी जाने वाली सेवाओं के लिए है। पीएलएल के कैप्टिव कार्गो से रु.124.416 प्रति टन की दर से राजस्व प्राप्ति जो रु.491.03 लाख बनती है को प्रस्तावित सूचकांकित दरमानों पर आकलित कुल राजस्व से बाहर रखा गया है।

सीओपीटी द्वारा फार्म-3 में राजस्व आकलन में विचारित दर छोटी छोटी विसंगतियों के कारण प्रस्तावित दरमानों के ड्राफ्ट से मेल नहीं खाता है। इसे राजस्व आकलन में सही कर दिया गया है।

(ग). पोत संबंधी प्रभारों के आकलन के लिए सीओपीटी द्वारा वर्ष 2014-15 के लिए पोतों की कुल जीआरटी 2,83,00,064 बताई गई है। पत्तन देयता और बर्थ किराया प्रभारों से राजस्व के आकलन के लिए पत्तन ने 41,77,148 जीआरटी और 85,37,025 जीआरटी कुल जीआरटी में से यह उल्लेख करते हुए घटा दी है कि ये जीआरटी प्रहस्तित टैंकर पोत, एसपीएम पर प्रहस्तित पोत और पीएलएल की कैप्टिव बर्थ से संबंधित है। जैसाकि पहले भी उल्लेख किया है कि पीएलएल बर्थ के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार लागू नहीं है अतः पीएलएल से बर्थ किराए का राजस्व राजस्व परिकलन आकलन में नहीं लिया गया है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत राजस्व आकलन चार्टर्ड लेखाकारों द्वारा सत्यापित है। वर्ष 2014-15 से संबंध सभी सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व आकलन का किया गया है तथा सही पाया गया है।

(vii). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.6. के अनुसार महापत्तन न्यासों के पास वाणिज्य निर्णयों के अनुसार बाजार में कार्यकारियों के प्रत्युत्तर में तथा अधिकतम सूचकांकित कार्यरत चार्टर्ड लेखाकारों द्वारा प्रमाणित एआरआर सीमाओं में दरमान तैयार करने के लिए दरें, तदनु रूप निर्धारित करने का अधिकार है। पत्तन ने कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.9 में अपेक्षित 2014-15 में प्रहस्तित संबंधित आगम/निर्गम के लिए प्रस्तावित दरमानों में प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए राजस्व आकलन के लिए विस्तृत गणन प्रस्तुत किया है। सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क तथा 2014-15 के आगम/निर्गम के अनुसार सीओपीटी का राजस्व आकलन लेखाकारों द्वारा प्रमाणित है। अतः विश्वस्नीय है। जैसा कि पिछले पैरा में कहा गया है कि पीएलएल द्वारा रु.491.03 लाख की राजस्व प्राप्ति प्रस्तावित सूचकांकित दरमानों पर प्राप्य राजस्व से घटाए जाने की अपेक्षा की जाती है। राजस्व आकलन में वार्फेज दर में छोटी सी विसंगति सही की गई है। इस प्रकार प्राप्त राजस्व राशि रु.284.38 करोड़ बनती है। वसूलीयोग्य उक्त राजस्व में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी तटीय रियायत नीति में संशोधनों को ध्यान में रखकर तटीय पोतों के लिए पोत और कंटेनर संबंधी प्रशुल्क में जून, 2016 में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन के

आधार पर और आशोधन किया गया तथा एआरआर के अंतिम आकलन अनुलग्नक - I के रूप में संलग्न है और आगामी पैराओं में स्पष्ट किया गया है।

(viii). राजस्व आकलन में सीओपीटी ने कुछ विविध प्रशुल्क मदों के लिए राजस्व का आकलन नहीं किया है जिनकी सूची इस प्रकार है:-

- (क). बार्जों के लिए पायलेटज फीस
- (ख). बार्जों का स्थानांतरण प्रभार
- (ग). मूरिंग टगों के लिए प्रभार
- (घ). ड्राई बल्क कार्गो के लिए एचएमसी के लिए प्रभार
- (ङ). खाली किए गए कंटेनरों से आयातित कार्गो भंडारण प्रभार

(च). भंडारण प्रभार-सीएफएस व अन्य सुविधाओं पर कंटेनरों में भराई के लिए निर्यात हेतु कार्गो का भंडारण प्रभार।

(छ). डी-ब्लॉस्ट टैंक, स्थानान्तरण/आंतरित स्थानांतरण पीओएल उत्पादों का

(ज). जेट्टियों/पीयर्स आदि के लिए (प्रस्तावित वृद्धि के लिए) लाइसेंस फीस।

राजस्व आकलन में सम्मिलित न की गई प्रशुल्क मदों के राजस्व आकलन तैयार करने के लिए पत्तन से अनुरोध किया गया। पत्तन ने स्पष्ट किया कि राजस्व आकलन करते समय राजस्व को शामिल कर लिया गया है। तथापि सीओपीटी ने कुछ मदों के लिए राजस्व शामिल नहीं किया गया है।

फार्म-1, के अनुसार अधिकतम सूचकांकित एआरआर रु.399.02 करोड़ है। पत्तन ने एआरआर को पूरा करने के लिए प्रशुल्क में वृद्धि की बात करते हुए रु.284.38 करोड़ की बात की है। जिसमें रु.115.56 करोड़ का अंतर है। प्रशुल्क मदों के महत्व को देखते हुए और यदि पत्तन ऐसे महत्वहीन प्रशुल्क मदों के लिए अतिरिक्त राजस्व लेता है तो यह अतिरिक्त राजस्व रु.115.56 करोड़ के अंतर से अधिक नहीं होगा।

(ix). (क) सीओपीटी ने अपने अंतिम परिशोधित प्रस्ताव में, कार्गो तथा पोत संबंधी प्रभारों की कुछ मदों को छोड़ कर सभी के मौजूदा प्रशुल्क में बढोत्तरी की है। प्रस्तावित परिशोधन इस प्रकार है:-

कार्गो संबंधी प्रभार

प्रशुल्क मद	प्रस्तावित संशोधित प्रशुल्क
बार्फेज प्रभार:	
पीओएल उत्पाद	रु.68/- प्रति टन की विशेष लेवी समाप्त की जाती है और घाट भाड़ा रु.65/- से बढ़ा कर 103/- रुपये प्रति टन किया जाता है अतः राजस्व आकलन पर कोई प्रभाव नहीं।
अपरिष्कृत खाद सामग्री(तरल): तरल अमोनिया और फास्फोरिक एसिड सल्फयूरिक एसिड	मौजूदा प्रशुल्क पर 20% वृद्धि मौजूदा प्रशुल्क पर 40% वृद्धि
अन्य लिक्विड	मौजूदा प्रशुल्क पर 20% वृद्धि
खाद (एमओपी व यूरिया)	अपरिवर्तनीय
अपरिष्कृत खाद सामग्री (शुष्क): रॉक फास्फेट व सल्फर	10% मौजूदा प्रशुल्क पर वृद्धि
अन्य ड्राई बल्क:	
कोयला, लोहा स्क्रैप, नदी की रेत, पेट कोक	अपरिवर्तनीय
सीमेंट, जिंक, कंक्रीट	मौजूदा प्रशुल्क पर 20% वृद्धि
सीमेंट क्लिंकर, इलिमिनाइट रेत, बॉक्साइट.	मौजूदा प्रशुल्क पर 10% वृद्धि
लवण	मौजूदा प्रशुल्क पर 79% वृद्धि
ब्रेक बल्क:	
परियोजना कार्गो, लोहा, लोहा व स्टीन और मशीनरी	अपरिवर्तनीय

सीमेंट (बैग), रक्षा कार्गो और लकड़ी के लट्टे	मौजूदा प्रशुल्क पर 20% वृद्धि
बन्य कार्गो प्रहस्तन प्रभार:	
पोत भंडार प्रभार, विलंब प्रशुल्क, अंतर राष्ट्रीय यात्रियों का आगमन/प्रस्थान प्रभार, एचएमसी प्रभार, कंटेनरों का भू-किराया प्रभार (तटीय), कंटेनर भंडारण प्रभार (विदेशी व तटीय) भार मापन प्रभार, उपकरण किराया प्रभार आदि.	अपरिवर्तनीय
वार्फेज, लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, कंटेनर प्रशुलितन प्लग प्रभार	मौजूदा प्रशुल्क पर 20% वृद्धि.
लाईट ड्यूटी फार्क लिफ्ट ट्रक के लिए किराया प्रभार, विदेशी और तटीय)	मौजूदा प्रशुल्क पर 36% वृद्धि
पूर्व स्थिति कंटेनर प्रभार	मौजूदा प्रशुल्क पर 25% वृद्धि
विदेशी कंटेनरों पर भू-किराया	मौजूदा प्रशुल्क पर 60% वृद्धि
कंटेनर भराई/अपसारण प्रभार	मौजूदा प्रशुल्क पर 13.94% वृद्धि
आयात व निर्यात के कार्गो के लिए भंडारण प्रभार	मौजूदा प्रशुल्क पर 38.89% वृद्धि
वैयक्तिक वस्तुओं पर भंडारण प्रभार	मौजूदा प्रशुल्क पर 42.86% वृद्धि
आयल पंपिंग शुल्क	मौजूदा प्रशुल्क पर 50% वृद्धि

पोत संबंधी प्रभार

प्रशुल्क मद	प्रस्तावित प्रशुल्क परिशोधन
पत्तन देयता और पायलेटज प्रभार (विदेशगामी पोत) (तटीय पोतों के लिए)	मौजूदा प्रशुल्क पर 5% वृद्धि विदेशगामी पोत के लिए प्रस्तावित दरों का
बर्थ किराया प्रभार (सभी बर्थों के लिए (सिवाए क्यू 2 और क्यू 3, क्यू 10 एलसीबी और बीटीपी के) क्यू 2 ए 3 बर्थों के लिए क्यू 10, एलसीबी और बी टीपी के लिए	मौजूदा प्रशुल्क पर 3% से 43% वृद्धि अपरिवर्तनीय मौजूदा प्रशुल्क से 10% कमी.

(ख). पीओएल उत्पादों पर रु.103/- प्रति टन की दर से वार्फेज के संदर्भ में यह कहना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/41/2013-सीओपीटी दिनांक 15 नवम्बर 2013 के अंतर्गत इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पीओएल उत्पादों के लिए विशेष प्रति टन की दर से ड्रेजिंग लेवी की वैधता सीओपीटी के दरमानों में थी। इस प्रशुल्क मद की इसके दरमानों के समान्य परिशोधन की समीक्षा सहित समीक्षा की जानी थी। इस प्राधिकरण द्वारा कथित आदेश में उल्लेख किया गया था कि वर्ष 2015-16 में जब तक सीओपीटी में आगम-निर्गम अप्रभावी बिंदु पर नहीं पहुंचता, एक आंतरिक प्रशुल्क दर व्यवस्था अनुमोदित की गई थी। और इसलिए ड्रेजिंग अनुरक्षण लागत वसूलने के लिए वार्फेज रेट को बढ़ाने की अपेक्षा प्रति टन एक विशेष पृथक लेवी का प्राधिकरण ने अनुमोदन रु. 65/- प्रति टन की वार्फेज दर को बढ़ाकर रु.103/- प्रतिटन की विशेष दर ड्रेजिंग लेवी तथा वार्फेज को मिलाकर की गई है। इस संबंध में पूछे जाने पर सीओपीटी ने विशेष तौर पर उल्लेख किया है कि वे ड्रेजिंग लेवी के लिए कोई विशेष दर लगातार बनाए रखने का प्रस्ताव नहीं है। इसका प्रस्ताव केवल पत्तन बर्थों पर प्रहस्तित पीओएल उत्पादों के लिए वार्फेज दर को रु.65/- से बढ़ाकर रु.103/- प्रति टन करना है। इस बढोत्तरी के बावजूद भी प्रस्तावित प्रशुल्क के अनुसार प्राप्य कुल राजस्व सूचकांकित एआरआर की सीमाओं में है। इसके अलावा, 2015 की प्रशुल्क नीति के अनुसार पत्तन न्यासों को एआरआर की सीमाओं में रहते हुए संशोधन करने के अधिकार दिए गए हैं। पीओएल उत्पादों के लिए रु.103 प्रतिटन की बढी हुई वार्फेज दर के प्रति तेल कंपनियों ने कोई आपत्ती दर्ज नहीं की है। बीपीसीएल केआरएल द्वारा उठायी गई आपत्ति, एसबीएम पर रु.25/- प्रतिटन वार्फेज लेवी के संबंध में है।

(ग). अधिकांश उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों ने कार्गो तथा पोत संबंधी प्रभारों में और विशेष तौर पर पत्तन देयता व तटीय पोतों के लिए पायलेटज प्रभार में सीओपीटी द्वारा की गई प्रस्तावित बढोत्तरी पर आपत्ति की है। क्यू-10 बर्थ पर सल्फर रॉक फॉस्फेट और संसाधित खाद के प्रहस्तन पर 1999 से वार्फेज दर में बढोत्तरी नहीं की गई है और सीओपीटी ने चर्चा में बताया कि पिछलीबार संशोधन केवल वर्ष 2007 में किया गया था। जहां तक पत्तन देयता व पायलेटज प्रभारों में वृद्धि का संबंध है, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन बड़े पैमाने पर ड्रेजिंग अनुरक्षण लागत वहन कर रहा है तथा अन्य ऊपरी व्यय प्रति वर्ष बढ़ रहे हैं। इसलिए उन्हें पूरा करने के लिए पोत ने पत्तन देयता था। पायलेटज प्रभारों में वृद्धि की है। तथापि निकटवर्ती पत्तनों पर पोत संबंधी प्रभारों पर विचार करते हुए, पत्तन का दावा है प्रस्तावित वृद्धि बहुत कम, केवल 5% ही की गई है।

(घ). यहां यह कहना प्रासंगिक होगा कि जून, 2013 में पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में प्राधिकरण ने सीओपीटी को वर्ष 2013-14 से 2014-15 तक तत्कालीन प्रशुल्क दरों को लागू रखने के लिए अनुमति दे दी थी जिसके कारणों का उल्लेख कथित आदेश में दिया गया है। आईजीटी पीएल ने भी पुष्टि की है कि सीओपीटी ने कंटेनर संबंधी प्रशुल्क में 85% की कमी की थी। उपयोक्ता और उपयोक्ता संगठनों को पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान इस प्रशुल्क (घटे हुए) का लाभ उठाया है।

यह मानना होगा कि प्रशुल्क नीति के खंड 2.6. में महापत्तन न्यासों को एआरआर की अधिकतम सीमाओं में रहते हुए, प्रशुल्क निर्धारण करने तथा यह कि सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसार यह राजस्व आकलन चार्टर्ड लेखाकार द्वारा प्रमाणित वर्तमान प्रशुल्क में बढोत्तरी का अनुमोदन करने के लिए उन्मुख है।

(X) जैसा कि पहले बताया गया है, एमओएस ने अपने 17 सितम्बर, 2015 के पत्र संख्या 8/(15)/2015-टीएएमपी के द्वारा इस प्राधिकरण को तत्कालीन नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जनवरी, 2005 में जारी तटीय रियायत नीति में आंशिक आशोधन करते हुए निदेश जारी किया गया है। एमओएस के कथित निदेश के अनुसार, तटीय पोत के लिए पोत संबंधी प्रभावों को भारतीय रुपये और अमरीकी डालर के बीच विनियम दर उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखना चाहिए ताकि सभी तटीय पोतों के सदृश प्रभावों के 60% से अधिक न हो और ये प्रभाव लागू विनियम दर पर भारतीय रुपयों में लिये जायेंगे। यह भी कि, जहां तक विदेशी कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधी प्रभावों के अमरीकी डालर में मूल्य का संबंध है, तटीय कंटेनरों का प्रशुल्क अन्य विदेशी कंटेनरों के लागू सदृश प्रभावों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए और वह भी लागू विनियम दर पर भारतीय रुपयों में लिया जायेगा। तटीय पोत और तटीय कंटेनर के तत्काल निर्धारण के लिए एमओएस के निदेश के आधार पर इस प्राधिकरण ने महापत्तनों और उन पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के दरमानों में उपयुक्त टिप्पणियां अंतर्विष्ट करते हुए 5 अक्टूबर, 2015 को आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य पारित किया और सीओपीटी सहित सभी महापत्तनों और बीओटी प्रचालनों को कार्यान्वयन के लिए संसूचित किया। तदनुसार सीओपीटी ने राजस्व का आकलन किया। तटीय दरों के पुनर्निर्धारण को ध्यान में रख कर, तटीय पोतों/कंटेनरों की दरों में पूर्व संशोधित दरों की तुलना में अत्यधिक वृद्धि हो जायेगी। कार्गो/कंटेनरों की तटीय आवाजाही को सरकार द्वारा दिये गए महत्व को ध्यान में रख कर, सीओपीटी को तटीय प्रशुल्क लागू करते समय चौकस होने और तटीय प्रशुल्क में धीरे-धीरे वृद्धि पर विचार करने का अनुरोध किया गया।

(xi) संशोधित दरमानों में, वर्तमान दरमानों में तटीय पोत के लिए निर्धारित दर के प्रति, सीओपीटी ने यह कहते हुए एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि तटीय पोत के लिए दर विदेशगामी पोत के लिए परिकलित दर के विनियम दर उतार-चढ़ाव को हिसाब में लेने हुए, 60%(आस-पास दर का) पर भारतीय रुपये में वसूल की जायेगी। इस संबंध में राजस्व पर प्रभाव को फार्म संख्या 3 में दिखाया गया सूचित किया है। इस पर विश्वास किया जाता है। तटीय पोत के लिए प्रभावों की उगाही के बारे में सीओपीटी द्वारा दरमानों में अंतर्विष्ट टिप्पणी का निर्धारण 5 अक्टूबर, 2015 के आदेश के अनुरूप है और सही है।

(xii) वर्तमान व्यवस्था में, सरकारी संगठनों के निजी कथित पोतों के अतिरिक्त पार्टियों द्वारा अपने जलाग्र में वेलमों/नौकाओं को बांधने के लिए लाइसेंस शुल्क और निरीक्षण शुल्क की उगाही के लिए एक प्रशुल्क मद है। सीओपीटी ने तृतीय पक्षों से संबंधित कथित पोतों को अपनी जेटियों में बांधने के लिए कथित लाइसेंस शुल्क की उगाही की एक नई मद प्रस्तावित की है। पत्तन ने जेटी स्वामियों और तृतीय पक्षों के पोतों के अतिरिक्त अन्यो के लिए 1.00 लाख रुपये प्रतिवर्ष के उगाही योग्य प्रशुल्क का भी प्रस्ताव रखा है।

इस संबंध में एक प्रश्न के उत्तर में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कोचीन पत्तन न्यासी बोर्ड द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 123 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए कोचीन पत्तन न्यास (जेटी, जलावतरण मंच और नौका-बाड़ा) विनियम, 1968 बनाये और बाद में 1976 में उनका संशोधन किया गया था। उसमें दी गई दरें बहुत कम हैं और 1976 से चल रही हैं। ये दरें वर्तमान दरमानों में अध्याय 6 (विविध प्रभाव) में अनुसूची 6.11 में दी गई हैं। नौवहन चैनलों के बाहर विस्तारित पत्तन क्षेत्र में निजी जेटियां निजी प्रयोग के लिए हैं। ये जेटियां नौवहन व्यापार में स्वतः ही शामिल नहीं होती और इनका निर्माण ऐसी जेटियों के स्वामियों की व्यक्तिगत नौकाओं के लिए ही होता है। पुरानी मछुवाही जेटियों के लाइसेंस वेलमों/नौकाओं के मालिकों के प्रयोग के बहुत कम दर पर दिये गए हैं जो अपने जलाग्र के प्रयोग के लिए अपनी स्वयं की वेलमों/नौकाओं को बांधने के लिए करते हैं। लेकिन, पत्तन ने यह पाया है कि उनमें से अधिकतर अन्य स्वामियों के वेलमों/नौकाओं को अवैध रूप से अपने पोतों के साथ बांधने देते हैं और ऐसी सेवा के लिए अतिरिक्त राशि प्रभारित करते हैं। व्यापार की कमी के कारण जेटी के अधिकतर मूल मालिक अपनी संपत्तियों/जेटियों का परित्याग कर गए हैं और नए कोई ध्यान नहीं देते और यह भी कि पुरानी मछुवाही जेटियों की दरें पुनः निर्धारित की जाती हैं ताकि अतिक्रमण को रोकने के लिए नियमित सत्यापन और वार्षिक निरीक्षण तथा अन्य व्ययों को पूरा किया जा सके। विशेष अनुरोध के बावजूद भी पत्तन ने 1.00 लाख रुपये प्रति वर्ष की नई प्रशुल्क मद का कोई आधार नहीं बताया है।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि सीओपीटी ने लाइसेंस शुल्क का नियतन अन्यो के लिए किया है जो अपने वर्तमान जलाग्र, जेटियों को अन्य मालिकों से संबंधित वेलम और नौका बांधने के लिए 1.00 लाख रुपये प्रति वर्ष के किराये पर देते हैं और ऐसा महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 123 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए कोचीन पत्तन न्यासी मंडल द्वारा बनाये गए विनियमों के अनुसरण में किया है और जो केरल राजपत्र में 11 मार्च, 2014 को अधिसूचित हुए हैं। सीओपीटी ने संशोधित लाइसेंस शुल्क के लिए

संबंधित पक्षों को बीजक भी जारी कर दिये हैं। सीओपीटी के निर्णय से दुखी पट्टाधारकों में से एक ने माननीय केरल उच्च न्यायालय में रिट याचिका दायर कर दी है और उसमें इस प्राधिकरण को भी एक पक्ष बनाया है। लेकिन, याचिकाकर्ता ने इस प्राधिकरण से कोई राहत नहीं मांगी है और केरल उच्च न्यायालय से भी प्रशुल्क नियतन के लिए कोई रोक आदेश जारी नहीं किया गया है।

सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क का अनुमोदन किया जाता है क्योंकि पत्तन के पास एआरआर सीमा के भीतर प्रशुल्क निर्धारण करने का लचीलापन है। इसके अतिरिक्त, सीओपीटी ने फार्म 3 में राजस्व का आकलन किया है। अनुमोदित प्रशुल्क भविष्य प्रभावी होगा।

(xiii) वर्तमान व्यवस्था में, तटीय पोतों के लिए पत्तन देय तीस दिन में एक बार उगाहे जाते हैं। सीओपीटी ने उगाही की आवृत्ति में परिवर्तन करने और तटीय पोतों के लिए पत्तन देय प्रति प्रवेश आधार पर उगाही करने का प्रस्ताव किया है जो विदेशगामी पोतों के लिए पत्तन देय की उगाही के समान है। बीपीसीएल-केआर ने वर्तमान प्रक्रिया को जारी रखने का अनुरोध किया है। लेकिन, सीओपीटी ने इसका औचित्य बताना चाहा है कि उसने इस विधि में परिवर्तन का प्रस्ताव व्ययों की वसूली की उगाही के लिए किया है जो काफी बढ़ गए हैं। सीओपीटी ने अन्य महापत्तनों जैसे एमओपीटी, जेएनपीटी और एमबीपीटी की स्थिति की ओर भी ध्यान आकर्षित किया है जहां इनकी उगाही प्रति प्रवेश आधार पर होती है पोत चाहे विदेशगामी हो या तटीय। सीओपीटी द्वारा दिये गए औचित्य के आधार पर तटीय पोतों के लिए एक माह से प्रति प्रवेश आधार पर उगाही करने की उगाही विधि में परिवर्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

(xiv) वर्तमान दरमानों में सभी टैंकर पोतों के लिए समान पत्तन देय लागू हैं। तथापि, आरंभ में, सीओपीटी ने पीएलएल बर्थ पर आने वाले एलएनजी पोतों पर पत्तन देयों की उगाही पर 40% रियायत देने का प्रस्ताव किया था। पीएलएल द्वारा बाहरी चैनल अनुरक्षण निकर्षण की लागत को बांटने का हिस्सा एसपीएम कार्गो को छोड़कर पत्तन के कुल कार्गो में पीएलएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के अनुपात में था। क्योंकि पीएलएल ने इस फार्मूले पर प्रश्न उठाया है, और फार्मूले में एसपीएम कार्गो को भी शामिल करने का अनुरोध इस आधार पर किया है कि सीओपीटी पत्तन देय और पाइलेटज बीपीसीएल के एसपीएम कार्गो पर भी प्रभावित करता है, सीओपीटी इस फार्मूले में एसपीएम कार्गो को शामिल करने के लिए सहमत है। दूसरे शब्दों में, बाहरी चैनल की अनुरक्षण निकर्षण लागत पीएलएल द्वारा पत्तन के कुल कार्गो में एलएनजी कार्गो के अनुपात में बांटी जायेगी। लेकिन, पत्तन ने पत्तन देय में रियायत को वापस ले लिया जिसका उसने पहले प्रस्ताव किया था। इसलिए, पीएलएल बर्थ पर आने वाले एलएनजी पोतों सहित सभी पोतों से एक ही दर पर पत्तन देय वसूले जायेंगे।

(xv) सीओपीटी ने प्रशुल्क में यौक्तिकीकरण के साथ संपदा किरायों की अनुसूची को लाइसेंस आधार पर मार्गस्थ क्षेत्र में उगाही योग्य कार्गो के भंडारण के प्रकारों की वर्तमान अनुसूची को परिवर्तित करने का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी ने यह भी सूचित किया है कि दरों में संशोधन पट्टा किरायों में संशोधन के साथ किया जायेगा जिसके लिए पत्तन द्वारा शीघ्र ही प्रस्तुत किया जायेगा। जबकि प्रशुल्क के प्रस्तावित यौक्तिकीकरण तक राजस्व आकलन में वित्तीय प्रभावों को अनुमोदित किया जाता है। संपदा किरायों की अनुसूची को परिवर्तन को प्रस्ताव पर तब विचार किया जायेगा जब सरकार के भूमि नीति दिशानिर्देशों के आधार पर संपदा किरायों के संशोधन का प्रस्ताव पत्तन द्वारा दायर किया जायेगा। सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी कि दरमानों के अगले संशोधन तक रियायती (युक्तिक) दर पर वसूली की जाती रहेगी बनाये रखा जाता है।

(xvi) एचएमसी के लिए प्रशुल्क का अनुमोदन करते समय, 30 सितंबर, 2014 के आदेश के द्वारा इस प्राधिकरण ने सीओपीटी को सलाह दी कि वह प्राप्त अनुभवों के आधार पर प्रशुल्क के आगामी संशोधन के दौरान एचएमसी के निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क का भली भांति विश्लेषित प्रस्ताव दायर करे। वर्तमान प्रस्ताव की कार्यवाही के दौरान जब पत्तन से इस संबंध में पूछा गया तो सीओपीटी ने तर्क दिया कि पत्तन के कार्गो प्रोफाइल के कारण एचएमसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो निरर्थक है और इसलिए एचएमसी का उपयोग 10% से भी कम है। इसने आगे और तर्क दिया कि निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क अपनाने के लिए उपयोगिता बहुत कम है। आधारभूत वास्तविकता को समझते हुए, सीओपीटी को सलाह दी गई कि एचएमसी के उपयोग की प्रमात्रा में सुधार होने पर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दायर करे।

(xvii) पत्तन ने कुछेक नई शर्तों को लागू करने, कुछेक विद्यमान शर्तों में आशोधन करने तथा कुछ शर्तों और प्रशुल्क मदों को समाप्त करने का भी प्रस्ताव किया है। उन पर नीचे चर्चा की जा रही है:

(क) नई शर्तें

(i) पत्तन ने विदेशी दर के 60% के रूप में तटीय दर को, पैरा 1.2 (xii) के उपबंधों के अधीन, परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया वर्णन परिभाषा की किस्म में नहीं आता। इसलिए, तटीय दर को परिभाषित करने की जरूरत नहीं है। तटीय दर क्या है, इसे दरमानों में पहले ही निर्धारित किया गया है।

(ii) चूंकि पत्तन गैर-पत्तन बर्थों पर सेवा प्रदान करता है, इसलिए इसने गैर-पत्तन बर्थों को परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है कि इसका अर्थ यह है कि पत्तन बर्थ को छोड़कर कोई अन्य बर्थ गैर-पत्तन बर्थ है। कोचीन शिपयार्ड, सीब्लू शिपयार्ड आदि को गैर-पत्तन बर्थ बताया जाता है।

(iii) पत्तन ने पत्तन बर्थों के अतिरिक्त अन्य बर्थों में पाइलटेज सेवा के लिए पहले दो घंटे के लिए न्यूनतम 2.00 लाख रुपये और तापश्चात एक घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए 0.75 लाख रुपए की दर पर एक नए मिश्रित पैकेज प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। यदि सामान्य पाइलटेज शुल्क मिश्रित पैकेज प्रशुल्क से अधिक होगा, तो सामान्य पाइलटेज शुल्क लागू होगा। पत्तन ने अतिरिक्त टग के उपयोग के लिए 0.50 लाख रुपये प्रति टग, प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव भी किया है। पत्तन ने 2.00 लाख रुपये के बुनियादी मिश्रित प्रशुल्क के अतिरिक्त कोल्ड-मूव के अंतर्गत पाइलटेज प्रभारों के लिए बुनियादी मिश्रित प्रभार के 50% की उगाही का प्रस्ताव भी किया है। पत्तन ने पोतों को पत्तन बर्थ से गैर-पत्तन बर्थ और उसके विपरीत स्थानांतरण के लिए दरमानों के अनुसार पाइलटेज चार्ज लेने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित प्रभार भारतीय नौसेना और भारतीय तटरक्षक पोतों के नौसेना और तटरक्षक बर्थों पर आने/ जाने के लिए लागू नहीं होंगे। तदनुसार, पत्तन ने पत्तन बर्थ और गैर-पत्तन बर्थ की परिभाषायें प्रस्तावित की हैं।

इस संबंध में, पत्तन ने यह कहते हुए अलग से प्रशुल्क के प्रस्ताव के कारण भी बताया है कि पत्तन द्वारा वास्तविक लागत की तुलना में परिवर्तन प्रभारों से आय काफी कम है और गैर-पत्तन बर्थों से आय 1.00 लाख रुपये प्रति वर्ष से भी कम है। पत्तन ने राजस्व पर अपने राजस्व आकलन में सुविचारित किया है। लेकिन, पत्तन द्वारा दिये गए कारणों और गैर-पत्तन बर्थों से निरर्थक आय को ध्यान में रखकर, नए मिश्रित प्रशुल्क के प्रस्ताव और पत्तन बर्थ की परिभाषा, जिसमें, वर्तमान बर्थों के साथ-साथ एसपीएम ओर एलएनजी बर्थें शामिल हैं तथा गैर-पत्तन बर्थों की परिभाषा को अनुमोदित किया जाता है।

(iv) पत्तन ने सामान्य निबंधन और शर्तों के अंतर्गत एक टिप्पणी अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव किया है कि शुष्क/ब्रेक बल्क कार्गो की दुलाई करने वाले जलयानों को किसी भी बर्थ पर प्राथमिकता बर्थिंग दी जायेगी। ऐसी प्राथमिकता बर्थिंग के लिए कोई प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार नहीं लिया जायेगा क्योंकि यह प्राधिकरण के 28.11.2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-सामान्य के अनुरूप है। 28 नवंबर, 2014 का आदेश पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा तटीय पोतों के लिए प्राथमिकता बर्थिंग पर जारी दिशानिर्देशों पर आधारित था जो यह अनुबध्द करता है कि तटीय पोतों पर प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार नहीं लगेंगे। अतः प्रस्तावित शर्त अनुमोदित की जाती है।

(v) पत्तन ने यात्री जलयानों, नौसेना और तट रक्षक जलयानों तथा बंकरिंग के लिए जलयानों और बार्जों को छोड़कर अनुसंधान पोतों, आपूर्ति पोतों, मनोरंजक याचों, तेल रिग्स तथा अन्य गैर-कार्गो पोतों के लिए बर्थ किराया सामान्य दरों से दोगुनी दर पर लागू होगा बताते हुए एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने बर्थ किराया प्रभारों में 100% वृद्धि के प्रस्ताव का कोई कारण नहीं दिया है। जैसा कि पत्तन से पता चला है कि इन पोतों द्वारा बर्थों पर लिये जाने वाले समय और पत्तन पर इन पोतों के प्रहस्तत की घटनाओं को ध्यान में रखकर प्रस्तावित टिप्पणी को अनुमोदित किया जाता है।

(vi) पत्तन ने प्रचालनों के समाप्त होने के पश्चात् कार्गोपोतों के निष्प्रयोजन खड़े रहने को हतोत्साहित करने के लिए प्रचालन के दौरान और पश्चात् जलयान के कारण 24 घंटे अथवा अधिक के लिए कार्गो जलयान के निष्प्रयोजन रहने पर लागू सामान्य बर्थ किराये से दोगुना करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।

(vii) पत्तन ने पेट्रोनेट एलएनजी लिमिटेड द्वारा कॉमन प्रयोक्ता बाह्य चैनल की अनुरक्षण निकर्षण लागत को बांटने के लिए सूत्र शामिल करने का प्रस्ताव किया है। यह प्रशुल्क मद अथवा प्रशुल्क मद के अनुप्रयोग को शामिल करने वाली सोपाधिकता नहीं है। इसलिए, सूत्र यद्यपि पत्तन और पीएलएल के बीच सहमति से है, दरमानों में निर्धारित नहीं है।

(viii) पत्तन ने यह कहते हुए एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि, एसपीएम पर कच्चे तेल के घाट-शुल्क पर 100% सूचकांकन लागू नहीं होगा। यह सीओपीटी और वीपीसीएल-केआर के बीच हुए समझौता-ज्ञापन से उठा सूचित किया गया है, जिसमें यह कहा गया है कि घाट-शुल्क प्रभार परस्पर सहमति के आधार पर निर्धारित किये जायेंगे। अतः प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।

(ix) पत्तन ने कार्गो संबंधी प्रभारों के अंतर्गत घाट-शुल्क अनुसूची में जलाग्र रायल्टी और जलाग्र रायल्टी में प्रत्येक तीन वर्ष पर 20% की दर से वृद्धि ओर डब्ल्यूपीआई के 100% का लागू न होने के बारे में एक टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया है जैसा कि सीओपीटी और पीएलएल के बीच समझौता-ज्ञापन हुआ है। एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में, पत्तन ने बताया है कि जलाग्र रायल्टी पीएलएल द्वारा प्रहस्तित एलएनजी कार्गो पर एक प्रशुल्क संग्रहण है। सीओपीटी ने तर्क दिया है कि जलाग्र रायल्टी घाट शुल्क के समान है और अनुरोध किया है कि इसे दरमानों में रखा जाए। पीएलएल द्वारा सीओपीटी को जलाग्र रायल्टी उनके बीच सहमति से बनायी गई एक व्यवस्था है। यदि यह घाट-शुल्क के समान है तो सीओपीटी ने इसके अनुमोदन के लिए कोई प्रस्ताव दायर नहीं किया है। घाट-शुल्क एक प्रशुल्क मद है जिसे इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाता है। चूंकि 124.416 रुपये प्रति टन की राशि पत्तन न्यास के जलाग्र के उपयोग के लिए एक विचारणीय राशि प्रतीत होती है, इसे घाट शुल्क के समान बताना सही नहीं है। रायल्टी अथवा राजस्व के हिस्से को किसी भी शब्दावली के रूप में क्यों न हो, पत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारण करना इस प्राधिकरण को दिये गए अधिदेश से इतर है। अतः यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि यह कार्गो प्रहस्तत के अंतर्गत घाट-शुल्क की अनुसूची में जलाग्र रायल्टी और 100% डब्ल्यूपीआई को लागू करने के संबंध में टिप्पणी को शामिल करने संबंधी पत्तन के प्रस्ताव का अनुमोदन करे।

(x) पत्तन ने यह कहते हुए एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के घाट-शुल्क में कार्गो प्रहस्तन कामगारों और स्टाफ की आपूर्ति से संबंधित सभी भुगतान शामिल हैं, अतः बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो की घाट-शुल्क अनुसूची में मजदूरी जमा उगाही और कार्गो प्रहस्तन कामगारों और स्टाफ की आपूर्ति के लिए पीस रेट प्रोत्साहन अलग से नहीं होगा। प्रस्तावित टिप्पणी इस प्राधिकरण के 21 फरवरी, 2014 के आदेश द्वारा पहले से ही अनुमोदित टिप्पणी के अनुसार है।

(xi) "बैंड ऑफ बैक वाटर" को पहचान देने के लिए लाइसेंस शुल्क के अतिरिक्त नई कंक्रीट/अस्थायी जेटियों के लिए पट्टा किराया संग्रह करने संबंधी एक नोट के संदर्भ में, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि लाइसेंस शुल्क जेटी के और पट्टा किराया जलाग्र क्षेत्र के लिए है। चूंकि यह जलाग्र क्षेत्र होता है, निर्धारित पट्टा किराये का 50% वसूल किया जाना होगा। सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित शर्त को 50% मानदंड दर्शाने के लिए उपयुक्त रूप से आशोधित कर दिया गया है।

(xii) पत्तन ने यह कहते हुए अनुसूची 7.8.3 के अंतर्गत एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि लाइसेंस शुल्क वार्षिक वृद्धि के अधीन होगा जो लाइसेंस शुल्क और निरीक्षण शुल्क की 5% की दर से होगा। सीओपीटी ने प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत दरमानों के सामान्य संशोधन के अतिरिक्त लाइसेंस शुल्क और निरीक्षण शुल्क का प्रस्ताव भी किया है। कथित प्रशुल्क नीति 2015 निष्पादन मानकों के प्राप्त करने पर डब्ल्यूपीआई के 100% प्रशुल्क के सूचकांकन को छोड़कर कोई अन्य स्वतः वार्षिक वृद्धि निर्धारित नहीं करती है। अतः यह प्राधिकरण इस टिप्पणी को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

(xiii) सीओपीटी ने 100 टन क्षमता के धर्मकांटे के प्रयोग के लिए प्रति 20' टीईयू के लिए 150/- रुपये और प्रति 40' और अधिक के लिए 200/- रुपये की दर पर कंटेनर/ट्रेलरों और ट्रकों के लिए वजन कराने के प्रभार का भी प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दर का आधार अभी भी अस्पष्ट है। राजस्व आकलन में राजस्व प्रभाव को भी नहीं जोड़ा गया है। निस्संदेह, जब पत्तन के पास प्रभार निर्धारित करने की शिथिलता है और समग्र प्रस्तावित दरमानों से अधिकतम एआरआर का 72.50% ही प्राप्त किया जा सकेगा तथा शेष 27.50% उपधान रह जाने को देखते हुए प्रस्तावित प्रशुल्क मद अनुमोदित की जाती है।

(ख) वर्तमान सोपाधिकताओं का आशोधन

(i) पत्तन ने दिन की परिभाषा को दिन किसी दिन 0700 बजे से आरंभ होकर अगले दिन के 0700 बजे तक समाप्त 24 घंटे की अवधि होगी के रूप में संशोधित करने का प्रस्ताव रखा है। परिभाषा में प्रस्तावित परिवर्तन का कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ता और इसलिए दिन की परिभाषा में प्रस्तावित परिवर्तन को अनुमोदित किया जाता है।

(ii) पत्तन ने अनुसूची परिभाषाएं- सामान्य और विलंब प्रभार/भंडार प्रभार के अंतर्गत निशुल्क अवधि की परिभाषा को परिष्कृत शक्कर और दालों (आयात) के संबंध में आशोधित करने का प्रस्ताव किया है कि एक बार विलंब/भंडारण प्रभार आरंभ हो जाने पर सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों और पत्तन के गैर-कार्यदिवसों के लिए कोई छूट नहीं दी जायेगी। आशोधित प्रस्ताव प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण संबंधी कार्यकारी दिशा-निर्देशों के खंड 8.6 के अनुरूप है, इसलिए विद्यमान टिप्पणी में प्रस्तावित आशोधन को अनुमोदित किया जाता है।

(iii) पत्तन ने विलंबित भुगतानों/वापसियों पर दांडिक ब्याज 15% की दर से आशोधित करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित आशोधन प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण संबंधी कार्यकारी दिशा-निर्देशों के खंड 5.5.1 के अनुरूप है। अतः टिप्पणी में प्रस्तावित आशोधन को अनुमोदित किया जाता है।

(iv) पत्तन ने तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी उगाही के संबंध में टिप्पणी को तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों को भारतीय रुपये बनाम अमरीकी डालर के बीच विनिमय दर उतार-चढ़ाव को भी हिसाब में लेना चाहिए ताकि तटीय पोतों से संबंधित पोत प्रभार अन्य विदेशगामी पोतों के तुलनात्मक प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए के रूप में आशोधित करने का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त ये प्रभार लागू वर्तमान दर पर भारतीय रुपये में वसूल किये जायेंगे। प्रस्तावित आशोधन इस प्राधिकरण द्वारा 5 अक्टूबर, 2015 को जारी आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य के अनुरूप है, अतः अनुमोदित किया जाता है।

(v) पत्तन ने पत्तन के बंकों के प्रयोग के लिए पुराने बंकों और उन बंकों के दोनों के लिए लाइसेंस शुल्क के रूप में लागू प्रशुल्क को युक्तिसंगत बना दिया है और नए व पुराने दोनों बंकों के लिए बंकों के आकार के आधार पर विभिन्न दरों के प्रति यह कहते हुए 250/- रु. प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह की एकल दर का प्रस्ताव किया है, कि पुराने बंकों को निविदा द्वारा फिर से आबंटित किया गया है इसलिए तदनुसार एकल दर का प्रस्ताव है। स्पष्टीकरण को देखते हुए प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है।

(ग) वर्तमान सोपाधिकताओं का विलोप करना

(i) पत्तन ने परिभाषाएं सामान्य से "कोल्ड मूव" की परिभाषा का विलोप करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित विलोपन के लिए पत्तन ने कोई कारण नहीं दिया है। इसके अतिरिक्त, चूंकि कोल्ड मूव पत्तन बर्थों को छोड़कर पाइलटेंज सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क की उगाही के लिए मानदंडों में से एक होता है, इसलिए यह प्राधिकरण कोल्ड मूव की परिभाषा को विलुप्त करने की स्थिति में नहीं है।

(ii) पत्तन ने विलिंगडन द्वीप/फोर्ट कोचीन घाट स्थित किसी जेटी/बर्थ से पाल-पोत को किसी अन्य स्ट्रीम अथवा घाट को स्थानांतरित करने और पाल-पोतों को पूर्व सूचना पर केवल हार्बर के भीतर स्वामियों की लागत पर खींच के स्थानांतरित करने की अनुमति संबंधी देय शुल्कों से संबंधित दो सामान्य निबंधनों और शर्तों के वर्तमान दरमानों में से विलोप करने का प्रस्ताव यह कहते हुए किया है कि ऐसे पोतों को ये सेवाएं अब इस पत्तन पर प्रदान नहीं की जातीं। अतः प्रशुल्क मद से प्रस्तावित विलोपन को अनुमोदित किया जाता है।

(iii) पत्तन ने पत्तन के शुष्क डॉक के प्रयोग के लिए प्रभारों की अनुसूची को यह कहते हुए विलोप करने का प्रस्ताव किया है कि अंतरराष्ट्रीय जलयान मरम्मत सुविधा के विकास और प्रचालन के लिए वर्क-शाप और शुष्क डाक को कोचीन शिपचार्ड (सीएसएल) को हस्तांतरित कर दिया गया है और सीएसएल हस्तांतरित क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का भुगतान करेगा और इसलिए, प्रशुल्क मद के प्रस्तावित विलोपन को अनुमोदित किया जाता है।

(iv) पत्तन ने पत्तन अग्निशमन उपस्कर के प्रयोग के प्रभारों की अनुसूची को यह कहते हुए विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है कि पत्तन उपस्कर को किराये पर लेने की स्थिति में नहीं है अतः दरमानों में अलग से देर की आवश्यकता नहीं है। यह मान्य करते हुए कि यह मद पत्तन के सुरक्षा उपायों से संबंधित है और यदि कोई प्रयोक्ता/प्रचालक पत्तन को अग्निशमन वाहन या अग्निशमन पम्प के लिए अनुरोध के मामले में प्रशुल्क भी उपलब्ध होना चाहिए। इस प्राधिकरण ने अध्याय VII विविध प्रकार के अंतर्गत पत्तन के अग्निशमन उपस्कर के प्रयोग के लिए प्रशुल्क अनुसूची 7.1. को विलुप्त करने के स्थान पर बनाये रखा है। इस मद के लिए 666.40 रुपये प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए निर्धारित किया जाता है जो 490 रुपये प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिये की गयी वर्तमान दर पर 36% की वृद्धि है तथा अन्य उपस्कर किराये के लिए प्रस्तावित दर के अनुरूप है। परिणामस्वरूप, बाद की अनुसूचियों की संख्या को 7.1 से 7.10 के स्थान पर 7.2 से 7.11 के रूप में पुनः संख्यांकित किया जाता है।

(v) पत्तन ने अधिकृत आगंतुकों के घाट प्रवेश परमिटों के जारी करने के प्रभारों की अनुसूची के नीचे से टिप्पणी को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है। इस टिप्पणी को विलुप्त करने का कोई प्रभाव नहीं पड़ता इसलिए विलोपन प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।

(vi) पत्तन ने विविध प्रभारों के अंतर्गत यात्री लांचों के लिए 2000/- रुपये प्रति लांच प्रति दिन अथवा उसके एक भाग के लिए प्रभार को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी से यह पता चला है कि प्रशुल्क मद अब संगत नहीं है। अतः विलोपन के लिए पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।

(xvi) जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, इस प्राधिकरण ने अपने 27 फरवरी, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/58/2016-सीओपीटी द्वारा सीओपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए दायर उसके प्रस्ताव का निपटान किया था। दरमानों और निष्पादन मानकों को 4 मई, 2016 को अधिसूचित किया गया। उक्त दरमानों में, अन्य बातों के साथ, प्रचलित विनियम दर के संदर्भ से तटीय दरों के निर्धारण पर पोत परिवहन मंत्रालय के 17 सितंबर, 2015 के पत्र संख्या 8 (15)2015-टीएएमपी द्वारा जारी दिशानिर्देशों (तत्कालीन) को ध्यान में रखा गया था। पोत परिवहन मंत्रालय के उक्त दिशानिर्देशों के अनुसार, तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों में भारतीय रूपया बनाम अमरीकी डालर के विनियम दर उतार-चढ़ाव को हिसाब में लेना होगा ताकि सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के तुलनात्मक प्रभारों के 60% से अधिक न हों और ये प्रभार ग्राह्य विनियम दर पर भारतीय रूपये में लिए जायेंगे। तटीय पोत और तटीय कंटेनर के लिए दरों के तत्काल निर्धारण के लिए पोत परिवहन मंत्रालय के दिशानिर्देशों के आधार पर इस प्राधिकरण ने महापत्तनों और उनमें प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के दरमानों में उपयुक्त टिप्पणी अंतर्विष्ट करते हुए 5 अक्टूबर 2015 को आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य परित किया और कार्यान्वयन के लिए उसकी प्रति सीओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों और संबंधित बीओटी प्रचालकों को भेजी। तदनुसार सीओपीटी ने राजस्व का आकलन किया। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा 27 फरवरी, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/58/2015-सीओपीटी के द्वारा सीओपीटी के संशोधित दरमान अनुमोदित किये गए थे और तटीय पोत के लिए संबंधी प्रभारों और तटीय श्रेणी के लिए कंटेनर संबंधी प्रभारों के लिए निम्नलिखित टिप्पणी निर्धारित की, जिनके विदेशी प्रतिरूप का मूल्यवर्ग अमरीकी डालर में किया जाता है।

“विनियम दर में उतार-चढ़ाव को हिसाब में लेते हुए तटीय पोत के लिए दरें 60% तक होगी (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास)।”

(xvii) जैसा कि पहले बताया गया है, तत्पश्चात् एमओएस ने 11 मई 2016 के अपने पत्र संख्या 8/(15)2015-टीएएमपी के द्वारा यह बताते हुए कि तटीय प्रशुल्क के पुनर्विवरण के लिए विनियम दर के उतार चढ़ाव से संबंधित परिणामों का समाधान करने की जरूरत है। एमओएस ने इस प्राधिकरण को यह कहते हुए एक निदेश जारी किया है कि जब तक इन मुद्दों का समाधान नहीं हो जाता, एमओएस ने 17 सितंबर, 2015 के अपने पत्र संख्या 8/(15)/2015-टीएएमपी द्वारा जारी अपने निदेशों को आस्थगित रखता है और (तत्कालीन) जहाजरानी, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग (एमएसआरटीएच) के 1/3 जनवरी, 2005 और 9 मार्च, 2005 के पत्र संख्या पीआर-14019/2/2001-पीजी अंतर्गत जारी पूर्व के नीतिपरक दिशानिर्देशों को पुनःस्थापित करता है और इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत सभी महापत्तन न्यासों और निजी प्रचालकों पर उगाहे जा रहे तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधी प्रभारों को उपयुक्त रूप से तत्काल निर्धारित करने का निर्देश दिया। एमओएस के 11 मई, 2016 के पत्र के द्वारा दिये गए निर्देश

इस प्राधिकरण के सभी महापत्तन न्यासों (एमपीटी) को अपने दरमानों में संशोधन करने के निदेश देने हुए 19 मई, 2016 का आदेश संख्या टीएमपी/4/2004-सामान्य के रूप में पराकाष्ठा पर पहुंचे। यह आदेश हमारे 30 मई, 2016 के पत्र संख्या टीएमपी/4/2004-सामान्य के द्वारा सीओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को संसूचित किया गया।

इस पृष्ठभूमि में सीओपीटी को 19 मई, 2016 के आदेश के आलोक में तटीय पोतों के प्रशुल्क को अधिसूचित कराने के लिए एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। 19 मई, 2016 के आदेश के आलोक में, सीओपीटी ने अपने 1 जून, 2016 और 15 जून, 2016 के पत्र संख्या एफडी/कास्टिंग/दरमान संशोधन 2016 के द्वारा संशोधित राजस्व आकलनों के साथ संशोधित प्रस्तावित दरमानों को प्रस्ताव दायर किया। एमओएस के मई, 2016 के नीतिपरक निर्देशों के आलोक में संशोधित प्रस्तावित दरमानों में पत्तन द्वारा किया गए एकमात्र आशोधन तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों और तटीय कंटेनर संबंधी प्रभारों को पत्तन द्वारा प्रस्तुत विशिष्ट दरों से प्रतिस्थापन संबंधी है। सीओपीटी का संशोधित राजस्व दरमानों पर, 27 जनवरी, 2016 के पूर्व प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा आकलित 288.37 करोड़ रुपये के स्थान पर 279.42 करोड़ रुपये है।

सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावित दरमान और तुलनात्मक विवरण का अवलोकन करने पर, यह देखा जाता है कि सीओपीटी ने 1 अमरीकी डालर = 59.90 रुपये की प्रचलित विनियम दर लागू की है जो नवंबर 2014 की दर पर आधारित है जिस पर सीओपीटी ने तटीय पोतों, तटीय कंटेनरों संबंधित प्रभारों की दर निकालने के लिए सुविचार किया था। तटीय श्रेणी के पोत संबंधी प्रभारों के लिए सीओपीटी ने अपने विदेशी प्रतिरूप पर 40% की पात्र नियायत को विचार में लेते हुए प्रस्तावित की है।

सीओपीटी द्वारा 1 अमरीकी डालर = 59.90 रुपये की चालू विदेशी मुद्रा दर, लागू करते हुए तटीय पोत की संशोधित दर निकालने के लिए अपनायी गई प्रक्रिया, जैसा कि सीओपीटी ने नवंबर, 2014 के अपने पुराने प्रस्ताव में सुविचारित की थी (जिसे एमओएस द्वारा घोषित नई प्रशुल्क नीति 2015 के आलोक में बंद कर दिया गया था), 11 मई, 2016 को एमओएस द्वारा जारी निर्देशों के अनुरूप नहीं है। जैसा कि पहले बताया गया है कि एमओएस ने 17 सितंबर, 2015 के निर्देशों का अस्थायी तौर पर आस्थगित किया है और (तत्कालीन) जहाजरानी, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग (एमएसआरटीएच) के 1/3 जनवरी, 2005 और 9 मार्च, 2005 के पत्र संख्या पीआर-14019/2/2001-पीजी अंतर्गत जारी पूर्व के नीतिपरक दिशानिर्देशों को पुनःस्थापित करता है। तटीय दरों की पुनर्स्थापित न करने के बारे में एमएसआरटीएच द्वारा 1/3 जनवरी, 2005 को जारी नीतिपरक निर्देशों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा जारी 7 जनवरी, 2005 के आदेश संख्या टीएमपी/4/2004-सामान्य का संगत पैरा 3 (ii) नीचे पुनः उद्धरित किया जाता है:

“विनियम दरों में परिवर्तनों के कारण तटीय दरों में स्वतः ही वृद्धि नहीं हो जायेगी। उन्हें पोतों/कंटेनरों की अन्य श्रेणियों के लिए निर्धारित डालर मूल्यवर्ग दरों से, यदि कोई है, असम्बद्ध करना पड़ेगा। दरमानों के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनियम दर के संदर्भ से तटीय दरों की पुनर्स्थापना का सहारा नहीं लिया जाए। परंतु, न्यूनतम रियायतें, जैसी इस नीति में परिकल्पना की गई है, सुनिश्चित की जाएं।”

इस प्रकार, यह देखा जाता है कि सीओपीटी द्वारा अपनायी गई प्रक्रिया एमओएस के उक्त निर्देश के अनुरूप नहीं पाई गई। अतः तटीय पोत के लिए पोत संबंधी प्रभारों और तटीय श्रेणी के लिए कंटेनर भंडारण प्रभारों को प्रचलित विनियम दर को दरों की पुनर्स्थापन का सहारा लिए बिना आशोधित किया जाता है। एमओएस के हाल ही के दिशानिर्देशों के आलोक में तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों और तटीय श्रेणी के कंटेनर संबंधी प्रभारों के विषय में आशोधित दरों के अनुसार राजस्व आकलन 264.45 करोड़ रुपये बनता है जो सीओपीटी द्वारा आकलित 279.42 करोड़ रुपये के आकलित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) से कम है। आशोधित राजस्व आकलन का आशोधित फार्म संख्या 1 अनुलग्नक-1 के रूप में संलग्न है। राजस्व आकलनों में आशोधन मई, 2016 में जारी एमओएस के नीतिपरक निर्देशों के कारण तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों और तटीय कंटेनर संबंधी प्रभारों के निर्धारित की वजह से हुआ है।

जैसा पहले बताया गया है कि एआरआर की सूचकांकित सीमा 399.02 करोड़ रुपये है। पत्तन ने 279.42 करोड़ रुपये के एआरआर को पूरा करने के लिए प्रशुल्क में वृद्धि चाही है। इस प्रकार, 134.57 करोड़ रुपये का राजस्व अंतर रहता है। कुछेक प्रशुल्क मदों के लिए पत्तन ने राजस्व का आकलन नहीं किया है जैसा के पूर्व के पैराओं में स्पष्ट किया गया है। प्रशुल्क मदों की नगण्य प्रकृति को देखते हुए और यदि ऐसी नगण्य प्रशुल्क मदों से पत्तन अतिरिक्त राजस्व जुटा भी लेगा तो यह अतिरिक्त राजस्व 134.52 करोड़ रुपये के राजस्व अंतर को पार नहीं कर पायेगा।

जैसा पहले बताया गया है, एमओएस ने 11 मई, 2016 के पत्र संख्या 8 (15) 2015-टीएमएमपी में कहा कि तटीय प्रशुल्क के पुनर्विवरण के लिए विनियम दर के उतार चढ़ाव से संबद्ध परिणामों का समाधान करने की जरूरत है। जब तक इन मुद्दों का समाधान नहीं हो जाता, एमओएस 17 सितंबर, 2015 के अपने पत्र द्वारा जारी अपने निर्देशों को आस्थगित रखता है। ताकि तटीय पोत परिवहन के संवर्धन पर कोई प्रतिकूल असर न पड़े, इसलिए, सीओपीटी इस मामले में एमओएस से प्राप्त और आगे निर्देशों/आदेशों के आधार पर तटीय दरों में आशोधन के लिए उपयुक्त प्रस्ताव ला सकता है।

(xviii) सीओपीटी ने बताया है कि उसके द्वारा 1 जून, 2016 और 15 जून 2016 के पत्रों द्वारा दायर संशोधित प्रस्तावित दरें 3 जून 2016 से प्रभावी होंगी। पत्तन का यह भी कहना है कि पत्तन प्रयोक्ता भी अंततः पत्तन के प्रस्ताव से सिद्धांत रूप से सहमत हो गए हैं।

इस संबंध में, यह कहा जाना है कि संशोधित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा 27 फरवरी, 2016 को अनुमोदित किये गए थे। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान और निष्पादन मानक 4 मई, 2016 को राजपत्र में अधिसूचित किये गए थे जो दरमानों के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति पर अर्थात् 3 जून, 2016 से प्रभावी हैं। एमओएस द्वारा जारी नीतिपरक निर्देशों के हवाले से पोत संबंधी में पत्तन द्वारा प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित और भारत के राजपत्र में अधिसूचित हो गए है, 4 मई 2016 को अधिसूचित दरमानों में यथा अनुमोदित पोत संबंधी और कंटेनर संबंधी प्रभार लागू तथा जारी रहेंगे। हरहाल में, सीओपीटी को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों से कम दरें उगाहने की शिथिलता प्राप्त है, क्योंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों अधिकतम दरें होती हैं।

चूंकि अनुमोदित संशोधित दरें (होनी हैं) एमओएस के निदेश से प्रवाहित हुई हैं, इसलिए राजपत्र में विस्तृत सकारण आदेश की अधिसूचना की तारीख से ये तत्काल प्रभावी होंगी।

(xix) प्रशुल्क नीति 2015 को परिचालित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशा-निर्देशों का खंड 3.7. अनुबंध करता है कि सामान्यतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात् प्रभावी होते हैं।

(xx) (क). प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों ने सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि पर आपत्ति की है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 8.1. के अनुसार दरमानों में निर्धारित दरे उच्चतम सीमा स्तर की होती हैं और छूटें न्यूनतम स्तर पर। सीओपीटी कम दरें और/अथवा रियायतों और छूटों को उच्च स्तर पर करने की शिथिलता का प्रयोग कर सकता है।

(ख). इसके अतिरिक्त प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.7 के अनुसार सीओपीटी को यह सुनिश्चित करने का अनुरोध किया जाता है कि दरमानों में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन के यातायात में कमी नहीं होगी।

(ग) दरमानों को शामिल करने वाली सोपाधिकताओं में सीओपीटी द्वारा संशोधन के प्रस्ताव पर, सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य/स्पष्टीकरण के आधार पर अनुमोदन के लिए विचार किया जाता है। बताये गए कारणों से सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित सोपाधिकता में कुछेक आशोधनों को अनुमोदित नहीं किया गया है। यदि अभिलेख में स्पष्टतया कोई त्रुटि पाई जाती है अथवा कोई अन्य उचित कारण है तो सीओपीटी, पत्तनप्रयोक्ता / प्रयोक्ता संगठन पर्याप्त औचित्य/तर्क देते हुए राजपत्र में आदेश की अधिसूचना तारीख से 30 दिन के भीतर इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकते हैं।

(xxi) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 4.1 के अनुसार प्राधिकरण द्वारा पहले के अदेशों में निर्धारित अतिरिक्त अधिशेष, जो असमायोजित रह गए थे, पत्तन न्यास द्वारा वांछित किसी निधि में महापत्तन न्यास द्वारा अंतरित कर दिया जायेगा और, इसके अतिरिक्त, मौजूदा दरमानों के लागू होने से इस नीति के अधीन निर्धारित नए दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक की अवधि के दौरान महापत्तन न्यासों को होने वाले अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, का मूल्यांकन करके और सामान्य रिजर्व को अंतरित किया जाना चाहिए तथा पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के विकास, सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए निधियों का प्रयोग किया जा सके।

जैसा कि 1 अप्रैल, 2013 के पिछले सामान्य संशोधन आदेश के पैरा 12 (xii)(घ) में सामने लाया गया है, इस प्राधिकरण ने 2012-13 में 46.37 करोड़ रुपये के घाटे के प्रति 71.63 करोड़ रुपये के पूर्वावधि अधिशेष को सैट-ऑफ करने का निर्णय लिया था। 2012-13 में 31 मार्च 2012 को बीमांकिक मूल्यांकन के अनुसार अपेक्षा की तुलना में पेंशन निधि में 1273 करोड़ रुपये की भारी कमी हुई।

2013-14 से 2014-15 के वर्षों के लिए, पत्तन ने किसी अधिशेष / घाटे का मूल्यांकन नहीं किया है और निवेदन किया है कि सामान्य रिजर्व खाते में अंतरण के लिए कोई अतिरिक्त अधिशेष नहीं है। इस संबंध में, यहां यह कहना समीचीन होगा कि सीओपीटी का

वर्ष 2014-15 का हानि-लाभ लेखा 72.04 करोड़ रुपये का घाटा दर्शा रहा है और इसलिए प्रशुल्क अधिशेष के अंतरण का प्रश्न ही नहीं उठाता।

वित्तीय वर्ष 2015-16 के लेखाओं को अंतिम रूप देने के पश्चात् सीओपीटी को वास्तविक अधिशेष/ घाटे का मूल्यांकन करने का अनुरोध किया गया है और अधिशेष के मामले में, यदि हो, तो प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 4.1. में निर्धारित उपबंधों का अनुपालन करने और तदनुसार इस प्राधिकरण को भी सूचित करे।

(xxii) यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि, तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रभाओं की उगाही के बारे में वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण को ध्यान में रख कर इस प्राधिकरण ने, पोत परिवहन महानिदेशक की सिफारिशों के आधार पर, 29 सितंबर, 2015 को आदेश संख्या टीएएमपी/563/2015-वीओसीपीटी द्वारा और संशोधन किये गए थे। पारित किथत आदेश सभी महापत्तनों द्वारा अपनाये जाने के लिए सामूहिक हैं। संशोधित दरमानों का अवलोकन करने पर, यह देखा गया है कि पत्तन ने विद्यमान दर मानों में निर्धारित उपबंधों का विलोप नहीं किया है जिन्हें नवंबर 2015 में निर्धारित उपबंधों द्वारा प्रतिस्थापित कर दिया गया है। प्रस्तावित दरमान को नवंबर, 2015 के सामूहिक अंगीकरण आदेश में अनुमोदित निर्धारण के अनुरूप आशोधित कर दिया गया है।

(xxiii) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.1. के अनुसार, महापत्तन न्यास कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस उत्पादन औसत फेरे प्रति घंटा के अनुसार कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यानिष्पादन मानक भी बनाएंगे। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापसी समय और पोतों के औसत प्री-बर्थिंग समय तथा किसी अन्य प्रतिमान जो पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाया जाता है, के अनुसार कार्या निष्पादन मानक निर्धारित करेगा। सीओपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन सहित टन/ प्रतिदिन के औसत जलयान बर्थ दिवस उत्पादन के संदर्भ में कार्गो संबंधी सेवाओं के लिए निष्पादन मानक बनाए हैं। सीओपीटी ने पोतों के औसत टर्न-अराउंड समय और पोतों के प्री-बर्थिंग समय के हवाले से भी निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। प्रशुल्क नीति 2015 निष्पादन मानकों को प्रस्तावित करने का कोई आधार अथवा विधि निर्धारित नहीं करती है। सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित निष्पादन मानकों को दरमानों के साथ निर्धारित किया जाता है।

(xxiv) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.8 के अनुसार दरमान 1 जनवरी 2014 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 100 प्रतिशत की समान तक मुद्रास्फीति से वार्षिक आधार पर सूचकांकित किया जाएगा। एसओआर का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित एसओआर प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेगा। इसके अतिरिक्त प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.2 के अनुसार दरमान का सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा पूरे किए गए कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन होगा। यदि पत्तन विशेष कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। यह कहना संगत होगा कि वर्तमान मामले में एआरआर परिकलन में वर्ष 2015-16 के लिए सूचकांकन और दरमान निकालने के लिए पर पहले ही विचार कर लिया गया है। इस प्रकार दरमान में अगला वार्षिक सूचकांकन 1 अप्रैल, 2017 से लागू होगा बशर्ते कि स्फीति सूचकांक में वृद्धि हो और वर्ष 2016-17 में निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए जायें। ऐसा होने पर, दरमान में एक टिप्पणी अंतर्विष्ट की जाये कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन होंगे। वार्षिक सूचकांकन 1 अप्रैल, 2017 से होगा बशर्ते हमारे द्वारा घोषित स्फीति सूचकांक में वृद्धि हो और सीओपीटी दरमानों के साथ अधिसूचित निष्पादन मानक प्राप्त कर लेने यदि दरमानों में निर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त नहीं किये जाते, तो इस वर्ष विशेष के लिए दरमानों में कोई सूचकांकन नहीं होगा। प्रशुल्क नीति 2015 अनुबध्द करती है कि वार्षिक सूचकांकन निष्पादन मानकों के प्राप्त कर लेने पर स्वतः ही होगा। उसके लिए महापत्तन न्यास को इस प्राधिकरण के पास आने की आवश्यकता नहीं है। पारदर्शिता के उद्देश्य से पत्तन को 1 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच पत्तन द्वारा बनाये स्तर पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों की तुलना में पत्तन द्वारा प्राप्त मानकों को कलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर संबंधित प्रयोक्ताओं के साथ-साथ इस प्राधिकरण को सूचित करने होंगे। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानक पत्तन द्वारा प्राप्त कर लिये जाते हैं तो पत्तन स्वतः ही एक प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर दरमानों में निर्धारित दरों को सूचकांकित कर सकता है और संगत वर्ष की 1 अप्रैल से सूचकांकित दरमान लागू का सकता है। सीओपीटी द्वारा सूचकांकित दरमान पत्तन द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित किये जायेंगे।

(xxv) सीओपीटी के वर्तमान दरमान की वैधता 31 दिसंबर, 2015 तक थी अथवा संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक थी, जो भी पहले हो। जब तक यह आदेश प्रभावी होगा लगभग अप्रैल 2016 हो चुका होगा। ऐसा होने पर वर्तमान दरमानों को संशोधित दरमानों के प्रभावी होने की तारीख से उनकी समाप्ति की तारीख तक विस्तार किया जाता है।

(xxvi) कार्यकारी दिशा-निर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित दरमान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की संपत्ति के पश्चात् 3 वर्ष तक वैध रहेंगे। जब तक यह आदेश प्रभावी होगा तब तक अप्रैल, 2016 के आस-पास होगा, जैसा कि पहले बताया गया है। इसलिए, और चूंकि प्रशुल्क नीति 2015 अपेक्षा करती है कि प्रशुल्क का परिकलन एआरआर तीन वर्षों के लेखापरीक्षित लेखाओं में सूचित वास्तविक के आधार पर किया जाता है, संशोधित दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2019 तक निर्धारित की जाती है।

16.1. परिणामतः, ऊपरि कारणों तथा समग्र सोच विचार के पश्चात् यह प्राधिकरण सीओपीटी के आशोधित दरमानों और कार्य निष्पादन मानकों को जो भार के राजपत्र में पहले ही अधिकसूचित किए जा चुके हैं, अनुमोदित करता है।

16.2. आशोधित दरमान, आदेश के भारत सरकार के गज़ट में अधिसूचित होने के 30 दिन के पश्चात् प्रभावी हो जाएंगे।

16.3. सीओपीटी द्वारा कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए कार्य निष्पादन मानक, औसतन बर्थदिवस, औसत फेरे प्रति घंटा (कंटेनर प्रहस्तन के लिए) को ध्यान में रखते हुए तैयार किए गए हैं पोत संबंधी सेवाओं के लिए, इन्हें पोतों के औसतन टर्न अराऊंड समय और पोतों का प्री-बर्थिंग समय तथा पत्तन बर्थ पर पोत के निरर्थक खड़े रहने की स्थिति को ध्यान में रखा गया है।

16.4. प्रशुल्क नीति -2015 के खंड 208 में प्रदत्त दरमानों का सूचकांकन प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.2 के साथ पठनीय है। यदि सीओपीटी कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो आगामी वर्ष के लिए सूचकांकन का पात्र नहीं होगा।

16.5. प्रशुल्क नीति 2015-के खंड 7.1. के अनुसार सीओपीटी द्वारा प्राधिकरण को कार्गो के आगम/निर्गम, पोतीय बर्थ की पोत दिवस का निष्पादन विवरण पोतों का टर्न अराऊंड समय औसतन प्री-बर्थिंग परीक्षा समय तथा प्रत्येक बर्थ पर कुल आगम/निर्गम की रिपोर्ट प्रस्तुत करनी होगी। पत्तन द्वारा यह रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के 60 दिन के अंदर प्रस्तुत की जाएगी। प्राधिकरण द्वारा समय समय पर अपेक्षित अन्य कई सूचनाएं भी प्राधिकरण को प्रस्तुत करनी होंगी।

16.6. कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 7.1 अंतर्गत सीओपीटी से प्राप्त समस्त जानकारी, प्राधिकरण, अपनी वेबसाइट पर अपलोड करेगा। तथापि वाणिज्यक दृष्टि से विशेष जानकारी संवेदनशील होने पर उसे वेब पर अपलोड न करने के लिए सीओपीटी से प्राप्त अनुरोध पर विचार किया जाएगा। ऐसे संवेदनशील मामलों में इस प्रकार के अनुरोध, आंकड़ों/जानकारी के प्रकाशित होने पर उनके दुष्प्रभाव सहित, पूर्ण औचित्य के साथ, प्रस्तुत करने होंगे। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम माना जाएगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/16(258)]

अनुलम्बक

निम्नलिखित नोटस/ उपसूचियाँ दिनांक 27 फ़रवरी 2016 के आदेश क्रमांक टीएएमपी/58/2015/सीओपीटी में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सीओपीटी के प्रचलित दरमानों (एसओआर) में निर्धारित को निम्नलिखित रूप से विस्थापित किया जाता है:

(i). अध्याय I के सामान्य निबंधक और शर्तों के अंतर्गत 1.2. नोट (xiv) (क) (ख) को प्रचलित एसओआर को निम्नलिखितानुसार विस्थापित किया जाता है:

दिनांक 27 फ़रवरी 2016 के आदेश क्र. टीएएमपी/58/2015/सीओपीटी यथा अनुमोदित एवं अधिसूचित		निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है
(xiv).	(क). तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों में विनिमय दर में भारतीय रूपया बनाम अमेरिकी डॉलर में उतार/चढ़ाव को लागू करना चाहिए ताकि तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य विदेशगामी पोतों के लिए नियत प्रभारों के 60% से अधिक न हो। इसके अलावा ये प्रभार, लागू विनिमय दर से केवल भारतीय मुद्रा में लिए जाएंगे।	(i). (क) और (ख) के नोटों को निम्न नोट से विस्थापित किया गया है: (क). सभी तटीय वेसलों के लिए वेसल्स से संबन्धित प्रभारों को अन्य विदेश गामी वेसलों के प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।
	(ख). विदेशी कंटेनरों के लिए डॉलर की अमेरिकी मुद्रा में कंटेनर संबंधी प्रभार तटीय कंटेनरों के लिए नियत प्रशुल्क अन्य विदेशगामी पोतों के लिए नियत प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होगा। इसके अतिरिक्त, ये प्रभार, लागू विनिमय दर से केवल भारतीय मुद्रा में लिए जाएंगे।	(ii). (ग),(घ) और (ङ) के नोटों को क्रमशः (ख), (ग) और (घ) से विस्थापित किया जाता है।

(ii). प्रचलित एसओआर में निर्धारित अध्याय –II के अंतर्गत पत्तन देयता उपसूची को 2.1.1 उपसूची से निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है:

दिनांक 27 फ़रवरी 2016 के आदेश क्र. टीएएमपी/58/2015/सीओपीटी यथा अनुमोदित एवं अधिसूचित				निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है			
क्रम सं.	पोत का प्रकार	दरप्रतिजीआरटी		क्रम सं.	पोत का प्रकार	दरप्रतिजीआरटी	
		विदेशी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय (रुपयों में)			विदेशी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय (रुपयों में)
1	पत्तनबर्थ और एसटीएस पर - सभी टैंकर	0.396	विनिमय दर में उतार/चढ़ाव को गणन में लेते हुए तटीय पोत के लिए दर: 60 प्रतिशत (विदेशगामी पोत के लिए नियत दर के सन्निकट.) तक है।	1	पत्तनबर्थ और एसटीएस पर - सभी टैंकर	0.396	10.58
2	कंटेनर पोत	0.376		2	कंटेनर पोत	0.376	10.07
3	अन्य पोत	0.301		3	अन्य पोत	0.301	8.07

(iii). प्रचलित एस ओ आर में निर्धारित अध्याय –II के अंतर्गत पथ प्रदर्शन शुल्क उपसूची को 2.2.1 उपसूची से निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है:									
दिनांक 27 फ़रवरी 2016 के आदेश क्र. टी.एम.पी/58/2015/सीओपीटी यथा अनुमोदित एवं अधिसूचित						निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है			
क्रम सं.	पोत का आकार (जीआरटी)	दर प्रति जीआरटी							
		विदेशीपोत(अमेरिकीडॉलरमें)				तटीय पोत(अमेरिकी डॉलर में)			
		एसबीएम व एसटीएस पर पोत	एलएनजी पर पोत	कंटेनर पोत	अन्य पोत	एसबीएम, एसटीएस व एलएनजी पर पोत	कंटेनर पोत	अन्य पोत	
(i)	30000 तक	0.4259	0.2750	0.8180	0.8435	विनियम दर में उतार/चढ़ाव को गणन में लेते हुए तटीय पोत के लिए दर: 60 प्रतिशत (विदेशगामी पोत के लिए नियत दर के समिकट.) तक है।			
(ii)	30001 से 60000			अमेरिकी डॉलर 24540 + अमेरिकी डॉलर 0.6544 प्रतिजी आरटी 30000 जीआरटी से अधिक	अमेरिकी डॉलर 25305 + अमेरिकी डॉलर 0.6748 प्रतिजी आर टी 30000 जीआरटी से अधिक				
				अमेरिकी डॉलर 44172 + अमेरिकी डॉलर 0.5726 प्रतिजी आरटी 60000 जीआरटी से अधिक	अमेरिकी डॉलर 45549 + अमेरिकी डॉलर 0.5905 प्रतिजी आर टी 60000 जीआरटी से अधिक				
(iii)	60000 1 और इससे अधिक								

क्रम सं.	पोत का आकार (जीआरटी)	दर प्रति जीआरटी							
		विदेशीपोत(अमेरिकी डॉलर में)				तटीय पोत(अमेरिकी डॉलर में)			
		एसबीएम व एसटीएस पर पोत	एलएन जी पर पोत	कंटेनर पोत	अन्य पोत	एसबीएम, एसटीएस पर पोत	एलएनजी पर पोत	कंटेनर पोत	अन्य पोत
(i)	30000 तक	0.4259	0.2750	0.8180	0.8435	11.69	10.90	21.89	22.56
(ii)	30001 से 60000			अमेरिकी डॉलर 24540 + अमेरिकी डॉलर 0.6544 प्रतिजी आर टी 30000 जीआरटी से अधिक	अमेरिकी डॉलर 25305 + अमेरिकी डॉलर 0.6748 प्रतिजी आर टी 30000 जीआरटी से अधिक			₹ 656700 + ₹ 17.50 प्रतिजी आरटी 30000 जीआरटी से अधिक	₹ 676800 + ₹ 18.05 प्रतिजी आर टी 30000 जीआरटी से अधिक
				अमेरिकी डॉलर 44172 + अमेरिकी डॉलर 0.5726 प्रतिजी आर टी 60000 जीआरटी से अधिक	अमेरिकी डॉलर 45549 + अमेरिकी डॉलर 0.5905 प्रतिजी आर टी 60000 जीआरटी से अधिक			₹ 1181700 + ₹ 15.32 प्रतिजी आरटी 60000 जीआरटी से अधिक	₹ 1218300 + ₹ 15.80 प्रतिजी आर टी 60000 जीआरटी से अधिक
(iii)	6000 01 और इससे अधिक								

(iv). प्रचलित एसओआर मे निर्धारित अध्याय – II के शिफ्टिंग चार्जेंस उपसूची को 2.2.3 उपसूची से निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है:

दिनांक 27 फ़रवरी 2016 के आदेश क्र. टीएएमपी/58/2015/सीओपीटी यथा अनुमोदित एवं अधिसूचित							निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है						
क्रम सं.	पोतकाआकार (जीआरटी)	दर प्रति जीआरटी					क्रम सं.	पोतकाआकार (जीआरटी)	दरप्रतिजीआरटी				
		दर प्रति जीआरटी			तटीय पोत(रुपयों में)				दर प्रति जीआरटी			तटीय पोत(रुपयों में)	
		एसबीएम, एसटीएस व एलएनबी पर पोत	कंटेनर पोत	अन्य पोत	एसबीएम, एसटीएस व एलएनबी पर पोत	कंटेनर पोत			अन्य पोत	एसबीएम, एसटीएस व एलएनबी पर पोत	कंटेनर पोत	अन्य पोत	एसबीएम, एसटीएस व एलएनबी पर पोत
(i)	30000 तक	0.2130	0.4090	0.4218	विनिमय दर में उतार/चढ़ाव को गणन में लेते हुए तटीय पोत के लिए दर : 60 प्रतिशत (विदेशगामी पोत के लिए नियत दर के सन्निकट.) तक है।	(i)	30000 तक	0.2130	0.4090	0.4218	5.85	10 95	11.28
(ii)	30001 से60000 0		अमेरिकी डॉलर 12270 + अमेरिकी डॉलर 0.3272 प्रतिजीआरटी 30000 जीआरटीसे अधिक	अमेरिकी डॉलर 12654 + अमेरिकी डॉलर 0.3374 प्रतिजीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक		(ii)	30001 से 60000		अमेरिकी डॉलर 12270 + अमेरिकी डॉलर 0.3272 प्रतिजीआरटी 30000 जीआरटीसे अधिक	अमेरिकी डॉलर 12654 + अमेरिकी डॉलर 0.3374 प्रतिजीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक		₹ 328500 +₹ 8.75 प्रतिजी आरटी 30000 जी आरटीसे अधिक	₹ 338400 +₹ 9.03 प्रतिजी आरटी 30000 जी आरटीसेअधिक
(iii)	600001 और इससे अधिक		अमेरिकी डॉलर 22086 + अमेरिकी डॉलर 0.2863 प्रतिजी आरटी 60000 जीआरटी से अधिक	अमेरिकी डॉलर 22776 + अमेरिकी डॉलर 0.2953 प्रति जीआरटी 60000 जी आरटी से अधिक		(iii)	600001 और इससे अधिक		अमेरिकी डॉलर 22086 + अमेरिकी डॉलर 0.2863 प्रतिजी आरटी 60000 जीआरटी से अधिक	अमेरिकी डॉलर 22776 + अमेरिकी डॉलर 0.2953 प्रतिजी आरटी 60000 जी आरटी से अधिक		₹ 591000 + ₹ 7.66 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	₹ 609300 + ₹ 7.90 प्रति जी आरटी 60000 जीआरटी से अधिक

(v). प्रचलित एसओआर मे निर्धारित अध्याय – II के पोर्ट बर्थ के लिए टग चार्जेंस उपसूची को 2.2.4 उपसूची से निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है :

दिनांक 27 फ़रवरी 2016 के आदेश क्र. टीएएमपी/58/2015/सीओपीटी यथा अनुमोदित एवं अधिसूचित				निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है			
विवरण	दर प्रति टन प्रति घंटा या उसका भाग			विवरण	दर प्रति टन प्रति घंटा या उसका भाग		
	विदेशी पोत(अमेरिकी \$ में)		तटीय पोत(रुपयों में)		विदेशी पोत(अमेरिकी \$ में)		तटीय पोत (रुपयों में)
				एसपीएम, एसस्टीएस या	606.56		16231.55

एसपीएम, एससीएसया किसी अन्य प्रचालन के लिए टग प्रभार	606.56	विनिमय दर में उतार/चढ़ाव को गणन में लेते हुए तटीय पोत के लिए दर: 60 प्रतिशत (विदेशगामी पोत के लिए नियत दर के सन्निकट.) तक है।	किसी अन्य प्रचालन के लिए टग प्रभार		
(vi) प्रचलित एसओआर मे निर्धारित अध्याय – II के पोर्ट बर्थ के लिए विविध पायलटेज शुल्क उपसूची को 2.2.5 उपसूची से निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है:					
दिनांक 27 फरवरी 2016 के आदेश क्र. टीएएमपी/58/2015/सीओपीटी यथा अनुमोदित एवं अधिसूचित			निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है		
2.2.5 विविध पायलटेज शुल्क अनुसूची			2.2.5 विविध पायलटेज शुल्क अनुसूची		
1. बार्जों के लिए पायलटेज अनुसूची			1. बार्जों के लिए पायलटेज अनुसूची		
इकाई	विदेशी पोत (अमेरिकी \$ में)	तटीय पोत (रुपयों में)	इकाई	विदेशी पोत (अमेरिकी \$ में)	तटीय पोत (रुपयों में)
प्रत्येक बार प्रति पोत	49.69	विनिमय दर में उतार/चढ़ाव को गणन में लेते हुए तटीय पोत के लिए दर : 60 प्रतिशत (विदेशगामी पोत के लिए नियत दर के सन्निकट.) तक है।	प्रत्येक बार प्रति पोत	49.69	1329.70
2. संरोध (डिटेंशन प्रभार)			2. संरोध (डिटेंशन प्रभार)		
विवरण	इकाई	विदेशी पोत (अमेरिकी \$ में)	विवरण	इकाई	विदेशी पोत (अमेरिकी \$ में)
एक पायलट को 30 मिनट से अधिक देर तक रोकने के लिए जिसके लिए मांग-पत्र भेजा जाता है।	प्रति घंटा या उसका कोई भाग	196	एक पायलट को 30 मिनट से अधिक देर तक रोकने के लिए जिसके लिए मांग-पत्र भेजा जाता है।	प्रति घंटा या उसका कोई भाग	196
3. रद्दीकरण प्रभार			3. रद्दीकरण प्रभार		
विवरण	विदेशी पोत (अमेरिकी \$)	तटीय पोत (रुपयों में)	Particulars	Foreign vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in ₹)
पायलट की 2 घंटे से कम सेवा के लिए डिप्टी कंजर्वेटर को सूचना देने के लिए मांग पत्र का रद्दीकरण	294	विनिमय दर में उतार/चढ़ाव को गणन में लेते हुए तटीय पोत के लिए दर : 60 प्रतिशत (विदेशगामी पोत के लिए नियत दर के सन्निकट.) तक है।	पायलट की 2 घंटे से कम सेवा के लिए डिप्टी कंजर्वेटर को सूचना देने के लिए मांग पत्र का रद्दीकरण	294	7867.44
(vii) प्रचलित एसओआर मे निर्धारित अध्याय – II के पोर्ट बर्थ के लिए विविध बार्ज शुल्क उपसूची को 2.2.6 उपसूची से निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है:					
दिनांक 27 फरवरी 2016 के आदेश क्र. टीएएमपी/58/2015/सीओपीटी यथा अनुमोदित एवं अधिसूचित			निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है		
2.2.6. बार्ज स्थानांतरण शुल्क			2.2.6. बार्ज स्थानांतरण शुल्क		

इकाई			विदेशीपोत (अमेरिकी\$में)		तटीयपोत (रुपयोंमें)	
प्रत्येक आवागमन			24.85		विनिमय दर में उतार/चढ़ाव को गणन में लेते हुए तटीयपोत के लिए दर: 60 प्रतिशत (विदेशगामी पोत के लिए नियत दर के सन्निकट.) तक है।	

इकाई			विदेशीपोत (अमेरिकी \$में)		तटीयपोत (रुपयों में)	
प्रत्येक आवागमन			24.85		681.70	

(viii) प्रचलित एसओआर में निर्धारित अध्याय – II के पोर्ट बर्थ के लिए बर्थ किराया प्रभार उपसूची को 2.3. उपसूची से निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है::

दिनांक 27 फ़रवरी 2016 के आदेश क्र. टीएमपी/58/2015/सीओपीटी यथा अनुमोदित एवं अधिसूचित

2.3.1. बर्थ किराया प्रभार अनुसूची

क्रम सं.	बर्थ का नाम	दरप्रतिजीआरटीप्रतिघंटा	
		विदेशी पोत (अमेरिकी \$ में)	तटीय पोत (रुपयों में)
1	यूटीएल, एससीबी, क्यू2, क्यू3	0.00485	विनिमय दर में उतार/चढ़ाव को गणन में लेते हुए तटीय पोत के लिए दर : 60 प्रतिशत (विदेशगामी पोत के लिए नियत दर के सन्निकट.) तक है।
2	क्यू 1, एनसीबी, बीटीपी, क्यू 5, क्यू 6, क्यू 7, क्यू 10	0.00534	
3	क्यू 8, क्यू 9	0.00543	
4	क्यू 4, एसटीबी, एनटीबी, सीओटी	0.00558	
5	आईसीटीटी पर कंटेनर बर्थ	0.00567	

2.3.2 अन्य पोतों/फ्लोटिंग क्राफ्ट्स /बॉडीज़ के के लिए बर्थ किराया प्रभार की अनुसूची

क्रम सं.	विवरण	दरप्रतिजीआरटीप्रतिघंटा	
		विदेशी पोत (अमेरिकी\$में)	तटीय पोत (रुपयों में)
1	अंतर-देशीयजलमार्गबार्ज	0.00704	विनिमय दर में उतार/चढ़ाव को गणन में लेते हुए तटीय पोत के लिए दर : 60 प्रतिशत (विदेशगामी पोत के लिए नियत दर के सन्निकट.) तक है।
2	लैशबार्ज		
	(i). बर्थ में आने पर बर्थ किराया	0.00946	
	(ii). बार्जों द्वारा फलीटिंग क्षेत्र में प्रतीक्षा करने पर फलीटिंग प्रभार	0.00309	
3	फ्लोटिंग क्राफ्ट /बॉडीज़:		
	(i). पत्तन-बर्थोंमें	0.00946	
	(ii). पत्तन बर्थों में नहीं परंतु पत्तन जलक्षेत्र में	0.00309	

निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है

2.3.1. बर्थकिरायाप्रभारअनुसूची

क्रम सं.	बर्थ का नाम	दरप्रतिजीआरटीप्रतिघंटा	
		विदेशीपोत (अमेरिकी\$में)	तटीयपोत (रुपयों में)
1	यूटीएल, एससीबी, क्यू2, क्यू3	0.00485	0.1539
2	क्यू 1, एनसीबी, बीटीपी, क्यू 5, क्यू 6, क्यू 7, क्यू 10	0.00534	0.1695
3	क्यू 8, क्यू 9	0.00543	0.1724
4	क्यू 4, एसटीबी, एनटीबी, सीओटी	0.00558	0.1771
5	आईसीटीटी पर कंटेनर बर्थ	0.00567	0.1800

2.3.2 अन्य पोतों/फ्लोटिंग क्राफ्ट्स /बॉडीज़के के लिए बर्थ किराया प्रभार की अनुसूची

क्रम सं.	विवरण	दर प्रतिजीआरटी प्रतिघंटा	
		विदेशी पोत (अमेरिकी\$में)	तटीय पोत (रुपयों में)
1	अंतर-देशीयजलमार्गबार्ज	0.00704	0.1882
2	लैशबार्ज		
	(i). बर्थ में आने पर बर्थ किराया	0.00946	0.2529
	(ii). बार्जों द्वारा फलीटिंग क्षेत्र में प्रतीक्षा करने पर फलीटिंग प्रभार	0.00309	0.0819
3	फ्लोटिंग क्राफ्ट /बॉडीज़:		
	(i). पत्तन-बर्थों में	0.00946	0.2529
	(ii). पत्तन बर्थों में नहीं परंतु पत्तन जल क्षेत्र में	0.00309	0.0819

(ix).2.4. पोतों को स्वच्छ जल आपूर्ति

क्रम सं.	विवरण	विदेशीपोत(अमेरिकी\$में)		तटीयपोत(रुपयोंमें)	क्रम सं.	विवरण	विदेशीपोत(अमेरिकी\$में)		तटीयपोत(रुपयोंमें)	
		दरप्रति 100 लीटर	न्यूनतमप्रभार				दरप्रति 100 लीटर	न्यूनतमप्रभार	दरप्रति 100 लीटर	न्यूनतम प्रभार
1.	बार्जोंकेमाध्यमसेआपूर्ति			विनिमय दर में उतार/चढ़ाव को गणन में लेते हुए तटीय पोत के लिए दर : 60 प्रतिशत (विदेशगामी पोत के लिए नियत दर के सन्निकट.) तक है।	1	बार्जों के माध्यम से आपूर्ति				
	(i). आंतरिक बंदरगाह पर	10.78	270			(i). आंतरिक बंदरगाह पर	10.78	270	288.45	7225.20
	(ii). बाह्य बंदरगाह पर	43.12	1078			(ii). बाह्य बंदरगाह पर	43.12	1078	1153.90	28847.30
2.	तटसेजलआपूर्ति	6.16	154		2	तट से जल आपूर्ति	6.16	154	164.90	4121.05

(x). प्रचलित एसओआर में निर्धारित अध्याय – V के कंटेनर पे ग्राउंड रेंट सूची को 5.2 सूची से निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है :

दिनांक 27 फ़रवरी 2016 के आदेश क्र. टीएएमपी/58/2015/सीओपीटी यथा अनुमोदित एवं अधिसूचित							निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है											
क्रम सं.	अवस्थिति की अवधि	दर: प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसका कोई भाग						क्रम सं.	अवस्थिति की अवधि	दर: प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसका कोई भाग								
		20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक			20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक			
		विदेशी(अमेरिकी डॉलरमें)			तटीय रु. में					विदेशी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय रु. में					
1	रिक्त कंटेनर				विनिमय दर में उतारचढ़ाव / को गणन में लेते हुए तटीय पोत के लिए दर 60 : प्रतिशत विदेशगामी पोत के) (.लिए नियत दर के सन्निकट तक है।.						1	रिक्त कंटेनर						
	(i). पहले 3 दिनों तक	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क								(i). पहले 3 दिनों तक	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	(ii). 4थेदिनसे 10वेंदिन	4	8	12								(ii). 4थेदिनसे 10वेंदिन	4	8	12	178.40	356.80	535.20
	(iii). 11वेंदिनसे 15वेंदिन	8	16	24								(iii). 11वेंदिनसे 15वेंदिन	8	16	24	356.80	713.60	1070.40
	(iv). उसके पश्चात	16	32	48								(iv). उसके पश्चात	16	32	48	713.60	1427.20	2140.80
2	भरित कंटेनर										2	भरित कंटेनर						
	(i). पहले 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क								(i). पहले 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	(ii). 8वें दिन से 15वें दिन	4	8	12								(ii). 8वेंदिनसे 15 वेंदिन	4	8	12	178.40	356.80	535.20
	(iii). 16 वें दिन से 30वें दिन	8	16	24								(iii). 16 वेंदिनसे 30 वेंदिन	8	16	24	356.80	713.60	1070.40
	(iv). उसके पश्चात	16	32	48								(iv). उसके पश्चात	16	32	48	713.60	1427.20	2140.80
3	खतरनाक कंटेनर										3	खतरनाक कंटेनर						
	(i). पहले 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क								(i). पहले 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क			
	(ii). 8वें दिन से 15वें दिन	5	10	15								(ii). 8वें दिन से 15वें दिन	5	10	15	223.00	446.00	669.00
	(iii). 16वें दिन से 30वें दिन	10	20	30								(iii). 16वें दिन से 30वें दिन	10	20	30	446.00	892.00	1338.00
	(iv). उसके पश्चात	20	40	60								(iv). उसके पश्चात	20	40	60	892.00	1784.00	2676.00
4	पोतांतरण										4	पोतांतरण						
	रिक्त कंटेनर											रिक्त कंटेनर						
	(i). पहले 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क								(i). पहले 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	(ii). 16वें दिन से 30वें दिन	8	16	24														
	(iii). उसके पश्चात	12	24	36														

	प्ररित कंटेनर			
	(i). पहले 30 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	(ii). 31वेंदिन से 45 वेंदिन	8	16	24
	(iii). उसके पश्चात	12	24	36

	(ii). 16वें दिन से 30वें दिन	8	16	24	356.80	713.60	1070.40
	(iii). उसके पश्चात	12	24	36	535.20	1070.40	1605.60
	प्ररित कंटेनर						
	(i). पहले 30 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	(ii). 31वें दिन से 45 वेंदिन	8	16	24	356.80	713.60	1070.40
	(iii). उसके पश्चात	12	24	36	535.20	1070.40	1605.60

(xi). प्रचलित एसओआर में निर्धारित अध्याय – VI के कंटेनर पे प्रशीतन प्रभार सूची 6.3 को निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है :

दिनांक 27 फ़रवरी 2016 के आदेश क्र. टीएमपी/58/2015/सीओपीटी यथा अनुमोदित एवं अधिसूचित							निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है								
विवरण	दर	तटीय (रू.)			विदेशी (अमेरिकी डॉलर)			विवरण	दर	तटीय (रू.)			विदेशी (अमेरिकी डॉलर)		
		20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	Above 40'			20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
विद्युत आपूर्ति एवं माँनीटरिंग प्रभार	प्रति घंटे 4 या उसका कोई भाग	विनिमय दर में उतारचढ़ाव को गणन में लेते / हुए, तटीय पोत के लिए दर 60% तक है (विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित दर के आसपास)			3.82	5.71	7.62	विद्युत आपूर्ति एवं माँनीटरिंग प्रभार	प्रति घंटे या 4 उसका कोई भाग	166.26	249.00	332.16	3.82	5.71	7.62

(xii) प्रचलित एसओआर में निर्धारित अध्याय - VI के सी एफ एस पर एलसीएल/एफसीएल, भरित या रिक्त कंटेनरों पर भंडारण (प्रभार सूची 6.5 को निम्नानुसार विस्थापित किया जाता है :

दिनांक 27 फ़रवरी 2016 के आदेश क्र. टीएएमपी/58/2015/सीओपीटी यथा अनुमोदित एवं अधिसूचित

क्रम	अवस्थिति की अवधि	दर : प्रति दिन प्रति टन या उसका कोई भाग					
		20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
		विदेशी अमेरिकी डॉलर में			तटीय रु. में		
1	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	विनिमय दर में उतार/चढ़ाव को गणन में लेते हुए तटीय पोत के लिए दर: 60 प्रतिशत (विदेशगामी पोत के लिए नियत दर के सन्निकट.) तक है।		
2	6वें to 15 वें दिन तक	3	6	9			
3	16 वें to 30 वें दिन तक	6	12	18			
4	उसके पश्चात	8	16	24			

निम्नानुसार बिस्थापित किया जाता है

क्रम	अवस्थिति की अवधि	दर : प्रति दिन प्रति टन या उसका कोई भाग					
		20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
		विदेशी अमेरिकी डॉलर में			तटीय रु. में		
1	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2	6वें to 15 वें दिन तक	3	6	9	138	276	412
3	16 वें to 30 वें दिन तक	6	12	18	276	552	828
4	उसके पश्चात	8	16	24	368	736	1104

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 30th September, 2016

No. TAMP/58/2015-COPT.—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), had disposed of the proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for general revision of its Scale of Rates, in the Meeting of this Authority held on 27 February 2016. However, considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved on 27 February 2016 was notified in the Gazette of India on 04 May 2016 vide Gazette No.180. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the reasoned Speaking Order connected with disposal of the proposal of the COPT for general revision of its Scale of Rates, and COPT proposals dated 01 June 2016 and 15 June 2016 to amend the revised Scale of rates notified on 04 May 2016 and after taking into consideration the Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 19 May 2016 passed by this Authority as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/58/2015-COPT****Cochin Port Trust**

- - -

Applicant**QUORUM:**

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 17th day of September, 2016)

This case relates to the proposal dated 27 July 2015 received from Cochin Port Trust (COPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2. The existing Scale of Rates of the COPT was last approved by this Authority vide Order No. TAMP/49/2011-COPT dated 1 April 2013. The validity of the Scale of Rate of the COPT prescribed in the said Order is till 31 March 2015. The validity of the Scale of Rates stands extended till 31 December 2015 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates under new Tariff Policy, 2015, whichever is earlier vide Order no. TAMP/49/2011-COPT dated 10 November 2015.

3.1. The COPT had earlier vide its letter dated 3 November 2014 filed its proposal for general revision of its Scale of Rates since the existing Scale of Rates of COPT was due for revision from 1 April 2015.

3.2. The proposal was taken up for consultation with the relevant stakeholders. The comments received from users/ user organization were forwarded to the Port as feedback information. The joint hearing in the subject case was to be Scheduled.

3.3. In the meantime, the Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No. 8(1)/2014- TAMP dated 13 January 2015 has issued the new “Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015” which was notified in the Gazette of India vide Gazette No. 30 dated 27 January 2015 by this Authority. The new “Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015” has come into effect from 13 January 2015. Thereafter, as per Clause 1.5. of the Tariff Policy 2015, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy 2015 on 4 June 2015 was finalized in consultation with all Major Port Trusts and notified in the Gazette of India.

The tariff fixation process envisaged in the new Tariff Policy of 2015 for Major Port Trust by MOS, is significantly different from the tariff fixation method stipulated in the Tariff Guidelines of 2005. This Authority, therefore, passed an Order closing general revision proposal dated 3 November 2014 and advised COPT to file a revised proposal in accordance with the new Tariff policy of 2015 announced by the MOS.

4.1. In this backdrop, the COPT has filed its proposal vide its letter dated 27 July 2015 for general revision of its Scale of Rates following Tariff Policy 2015. The COPT has furnished cost statement in the format prescribed alongwith proposed SOR and Performance Standards. The computation of ARR, Revenue estimation at the proposed tariff and other cost statements attached to the proposal are duly certified by the practicing Chartered Accountant. The COPT has made the following submissions in its general revision proposal:

- (i). The Tariff for vessels & container related charges are proposed only in US \$ and their coastal rates will be assessed after discounting to 60% of the foreign tariff at the applicable exchange rate subject to decision from the MOS permitting the Major Ports to levy their Coastal tariff at rates not

exceeding 60% of the corresponding tariff foreign vessels without insisting on denominating the coastal tariff in INR.

[It is relevant to mention here that the MOS has vide its letter dated 17 September 2015 amended its coastal concession policy of January 2005. Based on the direction of the MOS, this Authority has vide Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 amended the existing SOR of all Major Port Trust and the concerned BOT operators. As per the said Order, vessel related charges for coastal vessel as well as for coastal container related charges where the rates prescribed in US\$ for foreign category, shall be upto 60 % of the rate prescribed for the foreign category by taking in to account the exchange rate fluctuation.]

- (ii). The Average Annual Revenue Requirement of the Port is ₹384.14 crores. The average income during the corresponding period is ₹190.95 crores at the existing tariff and for the financial year 2014-15 it is ₹ 218.90 crores. The COPT has stated that the reasons for deficit is mainly due to the following factors:
- (a). Increase in Maintenance dredging cost.
 - (b). Sub-optimal performance of the ICTT since its commissioning.
 - (c). Operational issues of Petronet LNG Limited leading to capacity underutilization and
 - (d). Increase in Manpower cost due to wage revision of Gr. C & D employees w.e.f., 01/01/2012.
- (iii). Within the ambit of Tariff Policy 2015, the port has proposed to revise the rates marginally. The revenue estimation at the proposed tariff as per Form – 3 is ₹ 290.42crores which is within the ceiling ARR of ₹384.14 crores.
- (iv). (a). The COPT has stated that as per the agreement entered between COPT and Petronet LNG Limited (PLL), Port has extended a special rate for pilotage on adhoc basis and in the case of Port Dues, the existing rate for SPM is made applicable for LNG Vessels.
- (b). The COPT has stated LNG operations are presently taking place only with 8% Capacity utilization. The port will submit a firm proposal once the number of vessels calling at the facility stabilizes.

4.2. The COPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1. A summary position of ARR computation furnished by COPT is tabulated below:

(₹ in Crores)

Sl. No.	Description	Y1 (2011-12)	Y2 (2012-13)	Y3 (2013-14)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	426.12	511.19	566.47
(2). (a)	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses	37.89	52.28	60.00
(ii).	Interest on loans	20.45	16.59	19.42
(iii).	4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(a).WRC Arrears	-	-	25.78
(iv).	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	89.54	92.66	108.46
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	57.48	50.94	50.70
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	-	-	-
	Total adjustments	205.36	212.47	264.36
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1-2)	220.76	298.72	302.11
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	273.86		
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	422.30		
	(ii). Add : Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	23.67		

	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.	36.00
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.	-
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	-
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	60.04
	(vii). Total Capital Employed	470.01
(6).	Return on Capital Employed 16% on SI. No. 7(vii)	75.20
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+ (6)]	349.07
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15	6.00%
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	370.01
(10).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16	3.82%
(11).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	384.14
(12).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the ceiling indexed ARR estimated in SI. No.11 above	290.42

4.3. The main modifications proposed in the existing Scale of Rates are as follows:

(a). **Chapter II – Vessel Related Charges:**

- (i) (a). Increase proposed in the Port Dues by 5% & Pilotage charges by 5% except pilotage charges for vessels at SPM & STS which is retained at the existing level.
- (b). It has proposed to include the charges for LNG vessels under the category of SPM & STS.
- (ii) The COPT also proposed to introduce the charges for Pilotage services for berths other than port's berths at a composite fee of ₹2 lakhs for package of pilot, upto two tugs and mooring boat for 2 hours ₹75,000 per hour or part thereof for excluding two hours. Additional tug charges proposed at ₹50,000 / tug / hour.
- (iii) Increase in the Misc. Pilotage fees for barges by 40%. [Existing two slabs rates for below 200 GRT and above 200 GRT is done away with and a uniform rate is proposed.]
- (iv) Increase in shifting charges linked to pilotage fee by 100% i.e., from existing 25% of Pilotage fee to 50% of Pilotage fee.

The reason for seeking the increase is that the shifting activity is similar to one movement: inward or outward of pilotage activity. The manpower, number of tugs and launches, time etc. required are the same as for one movement of pilotage activity.
- (v) Increase in shifting fee for Barges in the range of 50% to 60%. [Uniform rate is proposed at US \$ 24.85.]
- (vi) The Hire charges for Floating Craft at Schedule 2.2.4. is proposed to be deleted from the existing SOR:

However, in respect of charges for hire of Floating craft for the purpose of Mooring Tug, the port proposed to combine Port Tug Charges and Hired Tug Charges.
- (vii) Schedule 2.2.5 of SOR relating to dry dock charges is also proposed for deletion as the Port's Dry Dock and Workshop were handed over to Cochin Shipyard Ltd., on 12 April 2013 for setting up an International Ship repair facility.
- (viii) The berths are reclassified based on the comparable facilities/services provided in these berths. Increase in berth hire charges proposed in the range from 3% to 43%. [Port has stated 40%.]

Berth hire charges prescribed for any other vessel mentioned under point 4 & 5 of Schedule 2.3.2. is proposed to be deleted.

- (ix) Charges for supply of fresh water to vessels for both the options i.e., through barges and shore proposed to be increased by 10%.
- (x) The COPT proposes to change the description of item 2 under the category of Barge jetties (Clause 2.15) as "FACT Ammonia Jetty" instead of "Near SCB" without any change in the tariff.
- (xi) The COPT also proposes to double the Berth Hire charges for all Research Vessels, Supply Vessels, Pleasure Yachts, Oil Rigs and other Non-Cargo Vessels excluding passenger ships, Navy Vessels, Coast Guard Ships and Ships/Barges for bunkering. The Port has also proposed to double the normal berth hire applicable on cargo ships idling on ship's account for 24 hrs or more during and after operations.

(b) **Chapter III – Cargo Related Charges:**

- (i) Proposed to merge the Special Dredging levy with Wharfage on POL Products & Crude Oil and propose to make it applicable at all the Port Berths at ₹103/- per MT (i.e. ₹65/- towards Wharfage + ₹38/- towards Special Dredging Levy.)
- (ii) The COPT has also proposed to increase the wharfage by 10% to 20% for certain cargo other than POL & Crude Oil as follows:

(Figures in ₹)

Description of Commodity	Prevailing Group	Unit	Tariff as per the prevailing SOR	Tariff proposed under proposed SOR
Clinker, Clay, Chalk	Construction and building materials	MT	72.80	80.10
Defence goods	Defence goods	MT	217.55	261.10
Sulphur	Fertilizers – raw material and finished – at Q10 berth	MT	62.00	68.20
Rock phosphate		MT	57.00	62.70
Sulphur	Fertilizers – raw material and finished – at other berths	MT	86.80	95.50
Rock phosphate		MT	79.80	87.80
Food grains, oilseeds, cereals, pulses, bran of all kinds	Food grains, oilseeds, cereals, pulses, bran of all kinds	MT	61.60	67.80
Fuel for Ship's bunkers	Fuel for Ship's bunkers	MT	40.00	48.00
Crude oil - at Port Berth	Liquid cargo	MT	65.00	103.00
POL products - at Port Berth		MT	65.00	103.00
Liquid ammonia		MT	119.00	142.80
Phosphoric acid		MT	109.20	131.10
Molasses, edible oils & other liquids		MT	91.00	109.20
By RO-RO system	Motor vehicle except motor cycle	Per vehicle	1500.00	1800.00
Other than by RO-RO system		Per vehicle	3000.00	3600.00
Salt	Salt	MT	14.00	25.10
Sugar, Raw Sugar	Sugar, Raw Sugar	MT	62.00	74.40
Sludge, Oily waste	Sludge, Oily waste	MT	90.00	108.00
Timber logs	Wood timber and products	Cu. M.	34.00	40.80
Wood, bamboo, wood products		MT	78.40	84.10
Wood Pulp		MT	57.40	68.90

- (iii) The COPT has proposed to delink certain items from the prevailing group and proposed as a separate item with a new wharfage rate as follows:

(Figures in ₹)

Name of Cargo	Prevailing Group	Tariff as per the prevailing SoR	Tariff proposed under proposed SoR
Raw Cashew Nut	Cashew, Nuts & fruits	50.00	60.00
Cement	Cement, Clinker, Clay, Chalk	72.80	87.40
Sulphuric Acid	Molasses, Edible Oils & Other liquids	91.00	131.10
Petrolchemicals	Molasses, Edible Oils & Other liquids	91.00	120.20
Zink Concentrate	Minerals and Ores	72.80	87.40
Others - Minerals and Ores	Minerals and Ores	72.80	80.10

- (iv) The COPT has also proposed to delete certain items from the schedule of Wharfage for Bulk & Break Bulk Cargo (Clause 3.1 of Chapter – 111) stating that they have been containerized and no longer arrive as bulk or break bulk cargo are as follows:
- Coir, Coir Products, Jute, Jute products (Sl. No.3)
 - Cotton, Cotton waste, Twist yarn, wool, clothes and cotton piece goods. (Sl.No.5)
 - Paper products and Newprint (Sl.No.17)
 - Un-accompanied personal baggage (Sl. No.23)
- (v) The COPT has proposed to include a separate item in the Schedule of Wharfage as Waterfront Royalty – LNG under Liquid Cargo and the rate proposed is ₹124.416 per tonne based on the MoU entered into between the COPT and PLL.
- (vi) The COPT has also proposed to include the Pet Coke as a separate item in the Schedule of Wharfage duly quoting the clarification given by the MOS vide Order No.F.No.PD-19017/2/2014-PD.VI dated 01 July 2014 without proposing any hike in the Wharfage rate.
- (vii) Demurrage charges is retained as per the existing SOR.
- (viii) Charges for storage of cargo at transit area on licenses basis
- This Authority in the last tariff revision Order notified on 10 June 2013 has at para 12 (xxvi) (a) & (b) had advised that COPT should come up with a separate proposal for revision of the storage charge of cargo at transit sheds and warehouses following the procedure stipulated in the Land Policy guidelines on the storage charges in the Notification No.TAMP/49/2011-COPT dated 1 April 2013. The COPT, however, has stated that fixing charges for storage of cargo at transit sheds and warehouses on licence basis is in lieu of demurrage and its present proposal is to discourage storage for longer durations. Port is of the view that allotment of areas has to be considered as an alternative to storage on demurrage basis outside the purview of the Land Policy Guidelines.
 - Citing the advice rendered in the last general revision Order, COPT has stated that the tariff related to license fee at transit area is presently proposed to be kept outside the scope of LPG due to the reasons that the Transit Area is allotted only to the owners and agents of cargo who store the import/export cargo on account of ship operations and the allotment is also vessel-wise. But, in the current proposal, the COPT has proposed to shift the license for storage of cargo from Schedule 3.2.3. under Cargo Handling Charges to Estate Rentals. The COPT has proposed to reduce the existing license fee as given below:

Particulars	Existing Schedule under Cargo Handling Charges		Proposed Schedule under Estate Rentals	
	Rate per SQM per week or part thereof from the date of allotment (as per Existing SOR)		Rate per SQM per week or part thereof from the date of allotment (as per proposed SOR)	
	Covered Storage	Open Storage	Covered Storage	Open Storage
Upto 4 weeks	12.50	10.00	12.50	10.00
5 th to 8 th weeks	18.75	15.00		
9 th week onwards	25.00	20.00	15.00	12.00

The clause for collection of minimum charges of ₹250/- per week is retained at the existing level:

- (c). The COPT also stated that the rates will be revised along with the revision of Lease rentals for which the proposal will be submitted shortly.

(c). **Chapter IV – Hire Charges for Port Equipments:**

- (i) Increase proposed in the charges for Light duty Forklift Trucks (Clause 4.1) from ₹588/- to ₹800/-. The increase proposed is on account of increase in expenses due to wage revision and fuel inflation. Further, the COPT has stated that there was no increase in these charges from the last revision of SOR happened in 2010.
- (ii) Fixed hire charges of Floating Crane and Oil skimmer proposed to be increased from ₹2000/- to ₹10000/- and ₹1000/- to ₹5000/- respectively.
- (iii) TAMP vide its Order No.TAMP/7/2013-COPT dated 30 September 2014 notified the charges for 40T Mobile Harbour Cranes for ₹32.89 for Dry Bulk cargo and ₹123.66 for Break Bulk cargo for foreign going vessels and ₹19.73 and ₹74.20 respectively for coastal vessels and the validity is made co-terminus with the validity of the existing general Scale of Rates.

The COPT has proposed to increase the charges for Mobile Harbour Cranes to ₹40/- for Dry Bulk cargo and ₹42/- for Break Bulk cargo for foreign vessels and ₹24/- and ₹25.20 respectively for coastal vessels duly proposing to retain the minimum charges at the existing level.

(d). **Chapter V – Container related Charges:**

- (i) Wharfage charges, Lift on / Lift off charges and Reefer charges for containers proposed to be increased by 20% for all categories of containers.
- (ii) Charges for examination of import and export containers for clearance at Schedule 5.1.4 proposed to be increased by 25% i.e., from ₹400/- to ₹500/-.
- (iii) 33% increase proposed is for Ground Rent on containers (Schedule 5.1.5).
- (iv) Increase proposed in Stuffing & De-stuffing charges for full/half a container at CFS (Schedule 5.2.1) is as follows:
20' Containers = 12.32%
40' Containers = 15.55%
- (v) The COPT has stated that they have forwarded a proposal for revision of de-stuffing charges for UB containers vide their letter dated 10 January 2014 and which is pending with TAMP. Subject to approval by the TAMP for above proposal, it has proposed to increase the charges by 12.32% for 20' containers and 15.55% for 40' container in the proposed SOR.

[In this connection, it is relevant to submit that this Authority has vide Order No.TAMP/9/2014-COPT dated 30 September 2014 approved the de-stuffing charges for UB containers. Hence, the COPT's statement that it is pending for approval is not factually correct]

- (vi). While proposing for an increase in the charges in respect of containers, the COPT has stated that the Container related charges are a mixture of container charges at the Terminal such as Wharfage and Ground Rent on various type of containers clubbed with CFS charges including stuffing, de-stuffing and storage and accordingly, a separate chapter for CFS is proposed with consolidated operations apart from Terminal Charges. The following changes are proposed by the COPT:
- (a). The COPT has proposed to retain the storage charges (clause 5.2.2) as notified by this Authority vide Notification No.TAMP/49/2011 dated 10.06.2013 except the charges applicable periodicity of occupation after 30th day i.e., (4th Slab). For the period after 30th day it has proposed to reduce the storage charges from \$12 to \$8, \$24 to \$16 and \$36 to \$24 for 20' Containers, 40' Containers & above 40' Containers respectively.
- (b). The COPT has proposed to increase the Storage Charges on Import Cargo (Clause 5.2.3) of ₹12/-, ₹20/- and ₹40/- to ₹20/-, ₹30/- and ₹50/- for covered area and from ₹10/-, ₹14/- and ₹24/- to ₹16/-, ₹24/- and ₹40/- for open area duly retaining the free period of 3 days.
- (c). The COPT has proposed to increase the Storage Charges on Export Cargo (Clause 5.2.4) of ₹12/-, ₹20/- and ₹40/- to ₹20/-, ₹30/- and ₹50/- for covered area and from ₹10/-, ₹14/- and ₹24/- to ₹16/-, ₹24/- and ₹40/- for open area duly retaining the free period of 5 days.
- (d). The COPT has proposed to increase the Storage Charges on Personal Effects/ Unaccompanied Baggage De-stuffed from Containers (Clause 5.2.5) from ₹50/-, ₹80/- and ₹150/- to ₹80/-, ₹120/- and ₹200/- duly retaining the free period of 3 days.
- (e). **Chapter VI – Misc. Charges:**
- (i) Charges for Port's Equipment (Schedule 6.1) is proposed to be deleted stating that the Fire Tender is maintained for Port's Use and not in a position to hire out.
- (ii) The COPT has also proposed to increase the charges for Erective Hoardings, charges for photographs / shooting films.
- (iii) The COPT has proposed to fix the monthly rate of ₹250/- per Sq.m. and the rate is applicable for all bunks i.e., for old Bunks and new Bunks.
- (iv) All the other miscellaneous charges for other facilities proposed to be retained at the existing level.
- (v) The COPT has also proposed to include some misc. charges under Chapter VIII duly de-linking from Chapter VI.

4.4. The Performance Standards proposed by COPT in Form-5 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed Performance Standards
(1)	Cargo Related Services	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	(i) Break Bulk	492
	(ii) Containers	16044
	(iii) Dry Bulk	4801
	(iv) Liquid Bulk	26453
(b)	Average Moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	26.90
(2)	Vessel Related Services	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	1.69
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days)	0.84
(3)	Any other parameters found relevant by the Port	---

5.1. As per clause 5.2 of Tariff Policy guidelines 2015, the Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance standards in its website giving the designated email address of Port as well as this Authority for comments of relevant stakeholders / users within 15 days time.

5.2. The COPT was, therefore, vide our letter dated 10 August 2015 requested to confirm the hosting of draft SOR along with the proposed Performance standards in its website duly providing the designated email address of Port as well as this Authority for comments of relevant stakeholder / users within 15 days time. The COPT was also requested to communicate about the same to all the relevant stakeholder / users as per the list enclosed and also intimate this Authority when action is completed. The COPT was also requested to submit its replies on the comments to be received from Port Users to this Authority not later than 15 days from the last date of receipt of comments from the port users as per clause 5.3 of the Tariff Policy 2015.

Though the COPT has not confirmed that it has hosted the proposal in its website and communicated of the same of the concerned stakeholders, the users and users organization have responded to the port's proposal with their comments.

5.3. The comments received from the concerned users / user organisations on the subject proposal were forwarded from time to time to COPT as feedback information. The COPT vide its letter dated 3 September 2015 has furnished its reply. It is seen from the reply of COPT that Steamer Agents' Association and the Cochin Custom House Agents' Association have submitted their comments directly to COPT.

6. The COPT vide its letter dated 15 September 2015 has forwarded a copy of the Board Resolution no.81 dated 22 August 2015 passed by COPT's Board of Trustees in the 3rd Ordinary Meeting held on 22 August 2015. As per the resolution, the Board has resolved to approve the proposal for General Revision of Scale of Rates as per clause 3.1.2 of tariff entry guidelines 2015. The Board has also resolved to ratify the action taken by the Port Management in submitting the tariff proposal to TAMP.

7.1. A joint hearing in this case was held on 27 October 2015 at the COPT premises. The COPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the COPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

7.2. As agreed at the joint hearing, the COPT was requested vide our letter dated 3 November 2015 to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings:

- (i). At the joint hearing, M/s. Petronet LNG Limited. (PLL) submitted their written submission dated 27 October 2015 on the proposal of COPT. The COPT to furnish its comments on the written submissions made by PLL latest by 6 November 2015.
- (ii). Most of the users/ user associations objected to the tariff increase proposed by COPT. In view of the objection raised by the users, the COPT to examine whether any moderation is required in the proposed tariff.
- (iii). Users/ user organizations were allowed 7 days' time i.e. upto 3 November 2015 to furnish their additional comments/ written submission, if any, to the COPT and simultaneously to this Authority. The COPT is requested to furnish its comments thereon within 3 days' time thereafter.
- (iv). The COPT also to give feedback or comments on invoices for vessel related charges raised by NMPT, COPT, JNPT and MOPT.

7.3. With reference to the first point of action referred above, the COPT vide its letter dated 7 January 2016 has furnished its comments.

7.4. With reference to the second point of action as mentioned at para 7.2 above and on the copies of invoices submitted by the CSAA, the COPT has not furnished any comments till finalization of the case.

7.5. With reference to the third point of action as mentioned at para 7.2 above, M/s Parisons Infrastructure Private Limited (PIPL) has furnished its comments vide its email dated 11 November 2015 which was forwarded to COPT vide our letter dated 17 November 2015 for its comments. The COPT has furnished its comments.

8. On a preliminary scrutiny of the proposal filed by the COPT, the COPT was requested vide our letter dated 6 November 2015 to furnish additional information/clarifications on various points by 13 November 2015. The COPT vide its e-mail dated 23 November 2015 has furnished the information/clarifications. A summary of information/clarification sought by us and reply furnished by COPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/clarification sought by us	Reply furnished by COPT
I.	<u>General</u>	
(i).	The COPT was requested vide our letter dated TAMP/58/2015-COPT dated 10 August 2015 to confirm the hosting of draft SOR along with the proposed Performance Standards in their website. The COPT to confirm the position.	Copt has hosted the draft SOR along with the proposed Performance Standards in the website on 30.08.2015 and intimated the users along with the site link by e-mail on the same day. The users were requested to submit the comments, if any, within 15 days time.
(ii).	As per Clause 2.10 of Tariff Policy for Major Port Trusts, 2015, tariff arrangement for captive berths/ facility where a separate tariff arrangement is prescribed in the mutual agreement entered into by the port and the concerned user, will continue to be governed by the respective agreement. Tariff for captive berths/ facilities not covered by specific agreement will continue to be prescribed by TAMP. The explanatory note below the wharfage schedule in Chapter III proposed by COPT makes a mention that COPT has entered into a Memorandum of Understanding (MOU) with the Petronet LNG Ltd (PLL). The Agreement of Lease entered between the COPT and the PLL made available to us by the PLL by its Writ Petition No.5565 of 2015 on the issues of lease rent makes a mention about the Concession Agreement dated 12 March 2009 for setting up of LNG Port Project in the Puthuvypeen SEZ at Cochin Port. The proposal dated 27 July 2015 filed by the COPT at para 31 mentions that the COPT has extended a special rate for Pilotage on adhoc basis. In this context, the COPT to furnish/ clarify the following:	
(a).	A copy of MOU entered between COPT and PLL.	There is no MOU between CoPT and PLL
(b).	A copy of Concession Agreement entered between COPT and PLL, if any.	Enclosed
(c).	The tariff arrangement followed for the services rendered by the PLL and the services rendered by COPT to PLL.	The services rendered by the Port to PLL are based on the concession agreement.
(d).	Confirm whether the special rate for pilotage extended to PLL on adhoc basis is within the ceiling rate of pilotage prescribed in the existing Scale of Rates of COPT.	Yes. The tariff extended to PLL is within in the ceiling rate of pilotage prescribed in the existing SOR. i.e. 60% of SPM Pilotage (0.4259 US\$)
(e).	Whether tariff for PLL is to be prescribed by this Authority in light of clause 2.10. of Tariff Policy for Major Port Trusts, 2015.	As per clause 9.2 of the Concession Agreement with PLL, TAMP notified rates for Port Dues & Pilotage charges have to be paid by PLL.
(f).	If tariff for PLL is required to be fixed separately as per Clause 2.10 of Tariff Policy for Major Port Trusts, 2015, then, the relevant expenditure and capital employed need to be excluded (giving break-up of traffic, expenditure and capex relating to PLL excluded) while arriving the ARR. If not, the income likely to accrue from the PLL cargo and vessels may have to be included in the revenue estimation. The position followed in this regard in the cost statement now filed by COPT need to be examined by COPT and clarified.	Income in respect of cargo and vessel likely to accrue from PLL has been considered in the revenue estimation.
(g).	If tariff for the PLL needs to be prescribed by TAMP in pursuance of clause 2.10. of Tariff Policy for Major Port Trusts, 2015, the reasons for not getting the tariff for PLL approved by TAMP.	The first LNG vessel arrived only in Aug'2013. In 2013-14 only 2 vessels arrived at LNG Berth and in 2014-15 only 7 vessels arrived. Since the LNG terminal is working at less than 5% utilization, the Port

		could not arrive at a conclusion on separate rate for LNG vessels. The pipeline system for evacuating the LNG from the terminal is not completed. Hence the terminal not operational.
(iii).	The COPT has not furnished its comments on the comments received from Cochin Steamer Agents Association which was forwarded to the COPT. The COPT to furnish its comments thereon.	<p>The comments of Cochin Steamer Agents Association dated 05.01.2015 is based on the previous proposal submitted by CoPT in Nov'14. These comments were not submitted to the Port as per the Tariff Policy 2015. Hence the reply was not given for the same. However, the Port would like to clarify that the increase proposed in VRC is only 5% and the Port is extending concessions on VRC for Container vessels to remain competitive with the Colombo rates. In the case of Fresh water supply, the Port ensures prompt supply of water to the vessels through barges and the Port has to incur expenditure for maintaining barge and its employees.</p> <p>As noted by the Steamer Agents Association, container vessel operations at Cochin Port are licensed to the BOT operator, IGTP, which is governed by a separate Scale of Rates approved by the TAMP. However, Cochin Port is still retaining a chapter on container related tariff for ship operations for the reason that the License Agreement between CoPT and IGTP permits handling of Defence Cargo vessels, and Combi vessels carrying containers as deck cargo with the total number of moves at the port not exceeding 25. Evidently, for servicing such vessels, CoPT requires a container related tariff, which has been proposed under Chapter V.</p> <p>The tariff for the CoPT CFS is proposed under chapter VI, which has been proposed competitively with respect to the tariff at the private CFSs operating in the area. It may be noted that while certain tariff items have been proposed to be increased, there are certain tariff such as Storage Charges on containers at the CFS, which have been reduced from that of the earlier order. The progression of storage charges for 20' containers after free period at \$3-6-12 in the current SoR has been reduced to \$3-6-8 and for 40' containers from \$6-12-24 to \$6-12-16 even though the third slab of \$12 for 20' and \$24 for 40' containers was not operated, and the second slab of \$6 and \$12 respectively for 20' and 40' containers was allowed to continue through a concession in the present tariff arrangement. Now, the same has been rationalized and proposed. Also, the free period for containers has been increased to five days against three days in the current SoR order even though five days have been permitted as a concession on the ceiling rates.</p>
II.	<p>Form No.1</p> <p>Clause 2.2 (iii) of the Tariff Policy, 2015 stipulates that only 1/5th of the contribution to Pension Fund should be considered for the computation of ARR. This means 4/5th of this contribution to Pension Fund should be excluded. It is, however, seen from note 3 of the working attached to Form 1 that the COPT has excluded 4/5th of contribution to Gratuity fund also. The reasons for doing adjustment with reference to contribution to Gratuity fund may please be explained.</p>	<p>While excluding 4/5th of the Contribution to Pension Fund, contribution to Gratuity fund was also taken by oversight. The mistake has been rectified and modified Form 1 is furnished.</p>

III.	Form No.3:																								
(i).	As per Annexure A of Form 3, the total cargo traffic considered for revenue estimation of wharfage charge is 21.20 Million Metric Tonnes (MMT). This traffic presumably relates to the year 2014-15. The actual traffic handled by the COPT obtained from the website of the Indian Port Association is 21.59 MT. The COPT to reconcile the mismatch in the cargo traffic considered in the revenue estimation vis-à-vis the actual traffic of the year 2014-15. The COPT to furnish a copy each of the Draft (if not yet audited) Annual Accounts and Administrative Report for the year 2014-15.			The difference is due to non-inclusion of LNG quantity in the cargo traffic. The revised Form 3 (Annexue A – Cargo) is furnished.																					
(ii).	<div>The GRT of vessels considered in the revenue estimation from Port Dues, Pilotage and Berth Hire charges is not uniform for all the three tariff items as shown below:</div> <table><tr><th rowspan="2">Vessel type</th><th colspan="3">GRT considered in estimating the revenue from</th></tr><tr><th>Port Dues</th><th>Pilotage</th><th>Birth Hire Charges</th></tr><tr><td>Foreign Vessels</td><td>1,96,63,613</td><td>1,97,03,765</td><td>1,26,19,476</td></tr><tr><td>Coastal Vessels</td><td>44,59,303</td><td>85,96,299</td><td>71,43,563</td></tr><tr><td>Total</td><td>2,41,22,916</td><td>2,83,00,064</td><td>1,97,63,039</td></tr></table> <div>The COPT to explain the reasons for mismatch in the GRT figures.</div>			Vessel type	GRT considered in estimating the revenue from			Port Dues	Pilotage	Birth Hire Charges	Foreign Vessels	1,96,63,613	1,97,03,765	1,26,19,476	Coastal Vessels	44,59,303	85,96,299	71,43,563	Total	2,41,22,916	2,83,00,064	1,97,63,039	Activity	GRT	Reasons for mismatch
					Vessel type	GRT considered in estimating the revenue from																			
				Port Dues		Pilotage	Birth Hire Charges																		
				Foreign Vessels	1,96,63,613	1,97,03,765	1,26,19,476																		
				Coastal Vessels	44,59,303	85,96,299	71,43,563																		
Total	2,41,22,916	2,83,00,064	1,97,63,039																						
Port Dues	241,22,916	The segregated ballast and the consequent lesser GRT is applicable for Port dues in the case of tanker vessels. Also Port dues are collected once in 30 days in the case of coastal vessels. Hence the difference in GRT compared to GRT taken for Pilotage.																							
Pilotage	283,00,064	Actual GRT for 2014-15																							
Birth Hire Charges	197,63,039	No berth hire for SPM&LNG. Hence the difference compared to GRT taken for Pilotage																							
(iii).	The Annexures appended to Form No.3 in support of estimation of income from vessel related charges like Port Dues, Pilotage and Berth Hire charges is not supported by detailed workings for arriving at the revenue estimation as required by Clause 2.9 of the working guidelines. Please furnish the workings indicating the rates considered to arrive at the proposed ARR. Please furnish excel working also with linkages for ease of understanding.			Detailed workings with linkages are furnished.																					
(iv).	The foreign exchange rate (US \$) at which the income from foreign vessels is estimated may please be indicated. Also, confirm it reflects the prevailing exchange rate.			Average exchange rate taken for the calculation of proposed tariff is Rs.61.16 based on the average foreign exchange rate for 2014-15.																					
(v).	The unit rate considered for estimating vessel related revenue from coastal vessel may be indicated in the revenue estimation. It is relevant to state here that the MOS has recently vide its letter No.8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 issued a direction to the Authority to partially modify the coastal concession policy issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) in January 2005. As per the said direction of the MOS, vessel related charges for coastal vessel should take into account the			The Port has reassessed the revenue estimation from the coastal vessel and for containers in line with the above said Order taking into consideration the average exchange rate for 2014-15 (i.e.61.16%).																					

	<p>exchange rate fluctuation of the Indian Rupee vs the US\$ so that vessel related charges for all coastal vessels do not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Also, as regards container related charges denominated in US\$ for foreign containers, the tariff for coastal container shall not exceed 60% of the corresponding charges applicable for other foreign containers and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate.</p> <p>Based on the direction of the MOS for immediate prescription of rates for coastal vessel and coastal container, the Competent Authority has passed an Order No. TAMP/4/2004-Genl dated 5 October 2015. The said Order is notified and the gazette details are being separately communicated to all the Major Port Trusts including COPT. The COPT to reassess the revenue estimation from the coastal vessel and for containers in line with the above said Order taking into consideration the prevailing exchange rate.</p>																																									
(vi).	<p>As per Clause 2.9. of the revised Working Guidelines, the Port Trust has to furnish detailed working of income for each of the tariff items proposed in the SOR and establish that the sum of revenue so determined is within the ceiling ARR. It is, however, seen that revenue estimation in Form 3, does not cover revenue estimation for a few tariff items, though revised rate is proposed in the draft SOR. Moreover, it is seen that the port has not captured the revenue estimation for a new tariff items proposed in the draft SOR. The list of tariff items for which revenue is not captured in the Form-3 is made available to the COPT. The COPT to consider revenue for these tariff items as well as required in the revised Working Guidelines.</p>	<p>The COPT has furnished a statement showing the revenue indicating the relevant clause for certain items :</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>Respective Schedule under existing SOR</th><th>Respective Schedule under existing SOR</th><th>Increase proposed by COPT</th><th>Remarks from CoPT</th></tr><tr><td>Pilotage for Barges</td><td>2.2 (1)</td><td>2.2.5. (1)</td><td>107% to 400%</td><td>Revenue accounted under Pilotage Fees. There is no income generated in the FY 2014-15</td></tr><tr><td>Shifting Charges for Barges</td><td>2.2.3. (i)</td><td>2.2.6.</td><td>62.31% to 94.90%</td><td>Revenue accounted under Shifting Charges. There is no income generated in the FY 2014-15</td></tr><tr><td>Charges for Mooring Tug</td><td>2.2.4</td><td>2.2.4</td><td>From `18620 to US\$606.56</td><td>Revenue captured in the Form 3</td></tr><tr><td>Charges for Harbour Mobile Cranes for Dry Bulk cargo</td><td>4.5</td><td>4.5</td><td>22.62%</td><td>Revenue captured in the Form 3</td></tr><tr><td>Storage Charges – Import Cargo De-stuffed from Containers</td><td>5.2.3</td><td>6.6</td><td>60% to 71%</td><td>Revenue accounted under the Import Demurrage Chages</td></tr><tr><td>Storage Charges – Export Cargo admitted for stuffing into Containers at CFS and other facilities</td><td>5.2.4</td><td>6.7</td><td>60% to 71%</td><td>Revenue accounted under the Export Demurrage Chages</td></tr><tr><td>Charges for use of de-ballast tank, transfer /inter-</td><td>6.5</td><td>7.4</td><td>50%</td><td>Revenue captured in the Form 3</td></tr></table>	Particulars	Respective Schedule under existing SOR	Respective Schedule under existing SOR	Increase proposed by COPT	Remarks from CoPT	Pilotage for Barges	2.2 (1)	2.2.5. (1)	107% to 400%	Revenue accounted under Pilotage Fees. There is no income generated in the FY 2014-15	Shifting Charges for Barges	2.2.3. (i)	2.2.6.	62.31% to 94.90%	Revenue accounted under Shifting Charges. There is no income generated in the FY 2014-15	Charges for Mooring Tug	2.2.4	2.2.4	From `18620 to US\$606.56	Revenue captured in the Form 3	Charges for Harbour Mobile Cranes for Dry Bulk cargo	4.5	4.5	22.62%	Revenue captured in the Form 3	Storage Charges – Import Cargo De-stuffed from Containers	5.2.3	6.6	60% to 71%	Revenue accounted under the Import Demurrage Chages	Storage Charges – Export Cargo admitted for stuffing into Containers at CFS and other facilities	5.2.4	6.7	60% to 71%	Revenue accounted under the Export Demurrage Chages	Charges for use of de-ballast tank, transfer /inter-	6.5	7.4	50%	Revenue captured in the Form 3
Particulars	Respective Schedule under existing SOR	Respective Schedule under existing SOR	Increase proposed by COPT	Remarks from CoPT																																						
Pilotage for Barges	2.2 (1)	2.2.5. (1)	107% to 400%	Revenue accounted under Pilotage Fees. There is no income generated in the FY 2014-15																																						
Shifting Charges for Barges	2.2.3. (i)	2.2.6.	62.31% to 94.90%	Revenue accounted under Shifting Charges. There is no income generated in the FY 2014-15																																						
Charges for Mooring Tug	2.2.4	2.2.4	From `18620 to US\$606.56	Revenue captured in the Form 3																																						
Charges for Harbour Mobile Cranes for Dry Bulk cargo	4.5	4.5	22.62%	Revenue captured in the Form 3																																						
Storage Charges – Import Cargo De-stuffed from Containers	5.2.3	6.6	60% to 71%	Revenue accounted under the Import Demurrage Chages																																						
Storage Charges – Export Cargo admitted for stuffing into Containers at CFS and other facilities	5.2.4	6.7	60% to 71%	Revenue accounted under the Export Demurrage Chages																																						
Charges for use of de-ballast tank, transfer /inter-	6.5	7.4	50%	Revenue captured in the Form 3																																						

		transfer of POL products														
		License fees for jetties, piers etc. (for the increase proposed)	6.11	7.9.1	15.80%	Revenue captured in the Form 3. Please read the Clause No. 7.9. instead of 7.10										
		License fees for others who rent out their existing waterfront jetties for tying up Valloms & Boats belonging to other owners	--	7.9.2	New item	Revenue captured in the Form 3. Please read the Clause No. 7.9. instead of 7.10										
		For Other than mentioned in 7.9.1 & 7.9.2	--	7.9.3	New item	Revenue captured in the Form 3. Please read the Clause No. 7.9. instead of 7.10										
(vii).	The COPT has at page 9 at para 23 (f) of the proposal stated that, its proposal dated 10 January 2014 as regards de-stuffing charges for UB Container is awaited for approval of the Authority. In this regard, it is relevant to state that the Authority vide Order No.TAMP/9/2014-COPT dated 30 September, 2014 has already approved charges for De-stuffing for UB containers at ₹4140 for 20' containers and ₹6750 for 40' containers (for full container load) which was communicated to COPT vide our letter No.TAMP/9/2014-COPT dated 3 June, 2015. Hence the said proposal is not pending for approval as stated by the port.	The Port has received the approval from TAMP vide the letter mentioned and hence withdrawing the comments from the proposal.														
(viii).	The COPT has proposed to delete certain provisions from the existing Scale of Rates (SOR) and proposed to include some new provisions in the proposed draft SOR. In this regard, it is to mention that Clause 2.12. of the revised Working Guidelines issued by TAMP stipulates that if new condition is introduced or if existing condition is modified due to operational reason or contingency, the port may prescribe such modification with reasons therefor and capture the financial / revenue impact in the ARR. COPT has, however, not furnished any reasons for the mentioned modification proposed nor captured its impact in the revenue estimation. The COPT to furnish the reasons for the modifications/ insertions / deletions from the existing SOR. The basis adopted for the tariff proposed for new items to be furnished. Also, capture effects of all the new items in the revenue estimations in Form - 3.	<div>The COPT has furnished a statement showing the reasons for deletion and insertion of certain conditions :</div> <table><tr><td><u>Deletions in the proposed SoR</u></td><td></td></tr><tr><td>Clause 2.2.4. – Charges for Hire of Floating craft</td><td></td></tr><tr><td>Sl.No.1 – Pilot Launch and Other Launches Sl.No.3 – L&T Poelain & Barge Vijaya Sl.No.4 - Speed Boat – twin screw Sl.No.5 - Speed Boat – single screw</td><td>These crafts are used for Port’s own purpose and are not hired out. There is no revenue implication due to removal from SOR</td></tr><tr><td>Clause 2.2.5 – Charges for the use of Port’s Dry Dock</td><td>Port’s dry dock was handed over to CSL on 12.04.2013 for setting up International Ship Repair facility and hence not required in SOR</td></tr><tr><td><u>Clause 2.3.2 – Schedule of Berth Hire charges for other vessels/floating</u></td><td>There is no revenue from these vessels and hence decided</td></tr></table>					<u>Deletions in the proposed SoR</u>		Clause 2.2.4. – Charges for Hire of Floating craft		Sl.No.1 – Pilot Launch and Other Launches Sl.No.3 – L&T Poelain & Barge Vijaya Sl.No.4 - Speed Boat – twin screw Sl.No.5 - Speed Boat – single screw	These crafts are used for Port’s own purpose and are not hired out. There is no revenue implication due to removal from SOR	Clause 2.2.5 – Charges for the use of Port’s Dry Dock	Port’s dry dock was handed over to CSL on 12.04.2013 for setting up International Ship Repair facility and hence not required in SOR	<u>Clause 2.3.2 – Schedule of Berth Hire charges for other vessels/floating</u>	There is no revenue from these vessels and hence decided
<u>Deletions in the proposed SoR</u>																
Clause 2.2.4. – Charges for Hire of Floating craft																
Sl.No.1 – Pilot Launch and Other Launches Sl.No.3 – L&T Poelain & Barge Vijaya Sl.No.4 - Speed Boat – twin screw Sl.No.5 - Speed Boat – single screw	These crafts are used for Port’s own purpose and are not hired out. There is no revenue implication due to removal from SOR															
Clause 2.2.5 – Charges for the use of Port’s Dry Dock	Port’s dry dock was handed over to CSL on 12.04.2013 for setting up International Ship Repair facility and hence not required in SOR															
<u>Clause 2.3.2 – Schedule of Berth Hire charges for other vessels/floating</u>	There is no revenue from these vessels and hence decided															

		<u>crafts/bodies</u> Sl. No. 4 & 5 – Sailing Vessels/pleasure yachts and Fishing vessels/ trawlers	to remove from the SOR.
		<u>Clause 3.1 – Schedule of Wharfage for bulk and break bulk cargo.</u>	
		Sl. No.3 – Coir, coil products, jute, jute products Sl. No.5 – Cotton, cotton waste, twist yarn, wool, clothes & cotton piece goods. Sl.No.17 – Paper, paper products and news print. Sl. No.23 – Unaccompanied personal baggage.	All these items are containerized and no longer arrive as bulk or break bulk cargo.
		<u>Clause 6.1 – Charges for use of Port's Fire equipment.</u>	The Port is not in a position to hire out the equipment and hence separate rate not required in SOR.
		<u>Inclusions in the proposed SoR</u>	
		<u>Clause 2.2.1 – Schedule of Pilotage fees</u>	
		Pilotage fee for LNG vessels included in the SBM and STS rate	As per the Concession Agreement with PLL separate rate for Pilotage included in SOR
		<u>Clause 2.2.2 – Pilotage services or other than Port Berths</u>	
		<u>Clause 3.1 – Schedule of Wharfage for bulk and break bulk cargo.</u> Sl.No.3 – Petroleum Coke	Pet coke is included as a separate item as per the clarification of the Ministry of Shipping vide order No.F.No.PD19017/2 /2014-PD.Vi dated 01.07.2014.
		<u>Clause 4.5 – Charges for Mobile Harbour Crane</u>	Separate rate was notified by TAMP vide Notification No.TAMP/7/2013-COPT dated 31.10.2014. Hence included in the proposed SOR
		<u>Clause 6.1.1 – De-stuffing charges for UB containers</u>	Separate rate was notified by TAMP vide Notification No.TAMP/9/2014-COPT dated 07.10.2014. Hence included in the

		proposed SOR																																										
IV.	<p><u>Form No.4 - Computation of Working capital as per Norms:</u></p> <p>The COPT has considered 45.62 crores towards one month's cash expenses (i.e. Rs 547.45 crores / 12 months). Please furnish the working for arriving at Rs 547.45 crores and show that non cash expenditure like depreciation, provisions etc. are excluded.</p>	<p>The COPT has furnished a statement showing the Allowable Cash balance as per Audited Annual accounts</p> <table><tr><th>Activity</th><th>Total Operating Expense</th><th>Depreciation</th><th>Total expense excluding Depreciation</th><th>Provisions</th><th>Net Expense</th></tr><tr><td>Cargo Handling & Storage</td><td>59.85</td><td>4.90</td><td>54.94</td><td>0.00</td><td>54.94</td></tr><tr><td>Port & Dock Facilities</td><td>189.98</td><td>8.45</td><td>181.54</td><td>18.93</td><td>162.61</td></tr><tr><td>Estate Rentals</td><td>19.79</td><td>1.96</td><td>17.84</td><td>0.33</td><td>17.51</td></tr><tr><td>Management & General Administration</td><td>113.16</td><td>3.72</td><td>109.44</td><td>6.09</td><td>103.35</td></tr><tr><td>Finance & Misc. Expenditure</td><td>183.69</td><td></td><td>183.69</td><td>0.26</td><td>183.43</td></tr><tr><td>Total</td><td>566.47</td><td>19.03</td><td>547.45</td><td>25.61</td><td>521.84</td></tr></table>	Activity	Total Operating Expense	Depreciation	Total expense excluding Depreciation	Provisions	Net Expense	Cargo Handling & Storage	59.85	4.90	54.94	0.00	54.94	Port & Dock Facilities	189.98	8.45	181.54	18.93	162.61	Estate Rentals	19.79	1.96	17.84	0.33	17.51	Management & General Administration	113.16	3.72	109.44	6.09	103.35	Finance & Misc. Expenditure	183.69		183.69	0.26	183.43	Total	566.47	19.03	547.45	25.61	521.84
Activity	Total Operating Expense	Depreciation	Total expense excluding Depreciation	Provisions	Net Expense																																							
Cargo Handling & Storage	59.85	4.90	54.94	0.00	54.94																																							
Port & Dock Facilities	189.98	8.45	181.54	18.93	162.61																																							
Estate Rentals	19.79	1.96	17.84	0.33	17.51																																							
Management & General Administration	113.16	3.72	109.44	6.09	103.35																																							
Finance & Misc. Expenditure	183.69		183.69	0.26	183.43																																							
Total	566.47	19.03	547.45	25.61	521.84																																							
V.	<p><u>Past Period Surplus:</u></p> <p>As per clause 4.1 of the Tariff Policy, 2015, (a) additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff Orders which remain unadjusted has to be transferred by Major Port Trusts to any fund as desired by the Port Trust. (b) Additional surplus, if any, accruing to the Major Port Trusts during the period of application of existing Scale of Rates till the effective date of implementation of the new Scale of Rates fixed under this policy should be assessed and transferred to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and/ or modernization of the port infrastructure facilities. For this purpose, the COPT is requested to assess the additional surplus for (b) above, if any, as required under clause 4.1 of the said Tariff Policy and furnish the same for our information.</p>	<p>There is no additional surplus to be transferred to General Reserve Account.</p>																																										
VI.	<p><u>Scale of Rates:</u></p>																																											
(i).	<p>The Authority vide its Order No.TAMP/9/2014-COPT dated 30 September, 2014 while approving the de-stuffing charges for UB Containers had also partially modified the title of existing Schedule 5.2.1. as “<i>Stuffing and De - stuffing charges (other than UB containers) at CFS and other Port Facilities</i>” The said modification in the title is not reflected in the Schedule 6.1. at the proposed draft SOR. The COPT to incorporate the above amendment in the proposed draft SOR.</p>	<p>Modified as suggested by TAMP.</p>																																										
(ii).	<p>The Authority vide its Order No.TAMP/27/2013-COPT dated 21 February, 2014 inserted the following note as note no.10 under Schedule 3.1. as follows:</p> <p><i>“The wharfage rates prescribed in 3.1 - Schedule for wharfage for bulk and break bulk cargo includes all the payments relating to supply of cargo handling workers and staff. Hence, no separate charges on wage plus levy and piece rate incentive for supply of cargo handling worker and staff will be collected”</i></p> <p>The COPT to incorporate the above amendment in the proposed draft SOR.</p>	<p>The amendment has been incorporated in the Scale of Rate as note No.10 under schedule 3.1</p>																																										
(iii).	<p>The Authority vide its Order No.TAMP/7/2013-</p>	<p>There is little scope for prescribing a performance</p>																																										

	<p>COPT dated 30 September, 2014 while approving the charges for HMC vide para no.9.(xiii) advised to file a well analyzed performance linked tariff proposal for the HMC during the next revision of this tariff items based on the experience gained by the port in HMC operations.</p> <p>The COPT may consider to propose the performance linked tariff for HMC based on the experience gained by the port in HMC operations.</p>	<p>linked tariff proposal for the HMC at COPT. In the first place, the HMC is of low capacity at 40 T, and CoPT handles insignificant volume of cargo using the HMC due to the cargo profile of the port. In 2014-15, the volumes handled by the HMC amounted to only 34,059 MT, and in 2015-16 (Apr-Oct), 16,689 MT. The utilization amounted to 9.86% and 4.44 % in 2014-15 and 2015-16 (Apr-Oct) respectively. Secondly, since CoPT has only one HMC, the users hire it primarily for supplementing the ship cranes rather than for the entire handling of a ship or for handling cargo from small gearless ships/barges., which have no means other than using the HMC. A low, competitive tariff as proposed is considered adequate in the current profile, and the utilization is too small for adopting a performance linked tariff.</p>
(iv).	<p>The reason for incorporating definition of the new term "Non Port Berths" defined as "berths other than port berths" may be explained. Also, confirm it falls under the mandate of the Authority for fixation of tariff under the Major Port Trusts Act. The intention of inclusion of this definition is not clear. Please elucidate.</p>	<p>Cochin Port is incurring huge loss in the provision of service to Non Port berths such as Cochin Shipyard, Seablue Shipyard etc. The TAMP notified Scale of Rates for rendering the statutory function of Pilotage is applicable only to shipping for the Port's berths. Since the Port's flotilla of tugs is insufficient for the berthing operations of the Port, Port hires tugs on contract at considerable expense. Hence, it was decided to classify the Port berths and Non Port berths separately.</p>
(v).	<p>The COPT has proposed to include a condition under clause 1.1(ii) of Chapter I that the Coastal Rate is 60% of the Foreign rate subject to provisions at 1.2.(xiii) duly quoting the issue taken up with Ministry of Shipping. Accordingly, the COPT has not proposed any coastal rates for Vessel Related Charges. It is, however, seen that for ground rent charges on containers at Schedule 5.2 and storage charges at CFS under schedule 6.5. of the proposed Scale of Rates where dollar denominated tariff is proposed for foreign category, the COPT has proposed to prescribe rate for coastal category. In view of the common adoption Order dated 3 October 2015 passed by the Authority based on the direction of the MOS (which flows from the reference made by COPT) brought out at point 3(vi) above, the COPT to prescribe the note in the proposed SOR in the column related to Coastal vessel related charges as well as Coastal container related charges Schedule 5.2. and 6.5. inline with the prescription in the said Order.</p>	<p>Necessary disclosures have been made as prescribed by the TAMP.</p>
(vi).	<p>While furnishing the remarks on the comments of Petronet LNG Ltd. (PLL), the COPT has proposed to reduce the Port Dues from 0.396 US \$ proposed for other vessels to US \$ 0.226 per GRT for PLL vessels. Pilotage charges is also proposed to be reduced from US \$ 0.4259 per GRT proposed for other vessels to US \$ 0.2555 per GRT for PLL vessels. The COPT to incorporate the changes proposed by it in the proposed draft scale of rates. Also, capture its impact in the revenue estimates.</p>	<p>As per clause 9.2 of the concession agreement, PLL has to pay Port dues, Pilotage and Share of maintenance dredging charges for outer channel as per the TAMP notified rates.</p> <p>The LNG terminal is operating at less than 5% capacity utilization due to delay in laying of pipeline, and therefore, the Port could not fix separate rate for Port dues and Pilotage. However, the Port fixed an adhoc rate as follows at the time of starting their commercial operation on 20.8.2013 for a period of one year :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pilotage at the rate of 0.2555 US\$ as Pilotage (60% of SPM rate) 2. Port dues at the rate of 0.3777 US\$ which is applicable to SPM. 3. Sharing of maintenance dredging cost in the

		<p>proportion of LNG cargo to total cargo throughput excluding SPM, since no dredging is required at SPM.</p> <p>PLL agreed to the above rates and is paying the port charges since then. After the first year, the Port continued the adhoc rate for one more year from 20.08.2014, since there was no improvement in the situation and the terminal continued operation with less than 5% capacity utilization.</p> <p>Even though the Port has recommended adhoc rates for another one more year from 20.08.2015 for Pilotage and proposed 50% concession in Port dues in SOR considering the fact that PLL will share maintenance dredging cost for outer channel, PLL in their representation to TAMP requested to fix separate rates for LNG terminal and also requested to consider the cargo throughput at SPM in the total cargo throughput while arriving at the share of maintenance dredging cost of outer channel. PLL has not yet paid the demand raised by the Port for the share of maintenance dredging cost of outer channel amounting to Rs.2.90 crores for the period 2013-14 (Aug'2013 onwards) and 2014-15 as agreed earlier.</p> <p>This has resulted in revising the rates already proposed by the Port in the SOR as follows:</p> <p>1. Pilotage:</p> <p>The Port has been charging Pilotage @ 0.2555 US\$ being 60% of the rate applicable for SPM (0.4259US\$) considering the fact that PLL is using their own tugs and sharing of maintenance dredging cost for common user outer channel is paid separately. However, the C&AG audit has made an observation on the same and stated that LNG Terminal and SPM are located at different locations involving different cost of operation and hence application of the rate for SPM to LNG Operations has to be reviewed. Since the LNG terminal is situated in the inner channel which is 19.5 kms away from the SPM , and all LNG vessels are tankers, it is felt that a specific rate for Pilotage applicable for tankers is more appropriate. Considering the fact that LNG tankers have significantly higher GT than POL tankers for the same parcel, and since PLL is using their own tugs and sharing maintenance dredging cost for common user outer channel the Port propose a specific rate of 0.275 USD per GT as against 0.2555USD currently being charged. The rate is 40% of the rate applicable for a POL tanker of 1,00,000 GT at 0.6893 USD per GT proposed. The same has been shown in the Schedule 2.2.1.</p> <p>2. Port Dues:</p> <p>Port dues presently being collected from PLL is the rate applicable to tanker vessels at SPM. Port dues is the entry fee to Port area and the cost element for port dues are port conservancy, harbour patrol, safety and security, sea fire fighting, marine survey, vessel traffic control, navigational aides etc. The same facilities are extended to vessel calling at LNG terminal too. The risk involved for vessel operations, monitoring, control etc. are huge when compared with other vessels. Moreover, maintenance dredging is not required at SPM. Hence the Port propose the same rate for tanker</p>
--	--	---

		<p>vessels calling at SPM to LNG Vessels.</p> <p>3. <u>Share of Maintenance Dredging Cost:</u></p> <p>As per Clause 9.3 of the Concession Agreement with PLL</p> <p>a. The Concessionaire shall, for the use of common user outer channel by the LNG vessels, pay to the Concessioneing Authority during the term of this Concession Agreement, "Dredging Charges" as may be decided by TAMP or any such other competent authority under the provisions of MPT Act as applicable from time to time as a percentage of the cost incurred by the Concessioneing Authority for the annual maintenance dredging of the common user outer channel for 280 m width and depth of 14.5 m. The payment shall be made in advance on Quarterly basis with reference to the schedule of payment in the contract entered into by the Concessioneing Authority for annual maintenance dredging contract. The payment shall be deposited within 7 (seven) Business Days of issuing demand notice by the Concessioneing Authority.</p> <p>b. Dredging Charges amounts remaining unpaid on respective due dates shall carry interest @ SBI PLR plus 2% (two percent) per annum, from the due date till the date of payment or realisation thereof.</p> <p>The Port decided to consider the request of PLL to include the cargo handled at SPM in the total cargo throughput of the Port while arriving at the proportionate share of PLL for maintenance dredging cost of outer channel. Hence, the following formula for sharing of maintenance dredging cost for outer channel is proposed in Chapter II Schedule 2.7 in the SOR as separate item.</p> <p>LNG Cargo (MMT)/ ----- X Maintenance dredging Total cargo throughput (MMT) cost for outer channel.</p> <p>The proposed rates have been discussed with PLL on 19.11.2015 and the Minutes of the Meeting (Annexure-E) in this regard is furnished.</p>
(vii).	The COPT has proposed to increase the shifting charges from 25% of the applicable Pilotage charges to 50% of applicable pilotage charges stating that the shifting activity is similar to one movement of inward or outward of Pilotage activity. However, the COPT has not proposed the schedule of rates for shifting charges under schedule 2.2.3.1. (Chapter II). The COPT to prescribe the same.	Schedule of rates for shifting charges have been included under Schedule 2.2.3. (Chapter II).
(viii).	The COPT has proposed to re classify the berths based on the comparable facilities/ services provided in these berths and proposed to increase the tariff from 3% to 43%. Many of the users such as BPCL, Cochin Refineries, FACT and Cochin Steamer Agents have objected the increase proposed in berth hire charges on the ground that the increase is steep. The COPT to examine	The reasons for increasing the berth hire has been clearly specified in item (2) of the proposal dated 27.07.2015. The increase is mainly due to expenditure incurred for strengthening the berth and providing firefighting facilities at Q4 to convert the same to liquid terminal and providing marine unloading arms at COT. Hence an increase of 43% on the tanker berths. It may please be noted that in the previous revision of

	whether any moderation in the increase proposed in berth hire charges, is possible.	SOR in 2013, the berth hire for tanker berths was reduced by 25% due to merging of GRT slabs. Considering the huge deficit in the expected revenue as against ARR, the port has proposed only a marginal increase in the berth hire charges for other berths. The Port, therefore, is not intending to reduce the increase proposed in the berth hire charges.
(ix).	The COPT has stated that it has proposed a new tariff item “Waterfront Royalty” under Wharfage Charges as per the rate specified in MOU between COPT and PLL. The mandate of the Authority is to notify the Scale of Rates and conditionalities governing the rates for the services rendered by the port or by the service providers authorised by the port. Approval of “waterfront royalty” does not appear to be a tariff related item. It appears to be in the nature of royalty. The COPT to review inclusion of this item in the proposed Scale of Rates.	Waterfront Royalty is a tariff applicable on the quantity of LNG unloaded at the berth as per the Concession Agreement between CoPT and PLL. Since this is a tariff on cargo, akin to Wharfage, CoPT is only proposing to notify this under Cargo Related Charges as per 2.13 of the Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2015. It is not a new tariff proposed.
(x).	The COPT has proposed to merge the Special Dredging levy with the wharfage charges of crude oil and POL products. In this regard, the following points may be clarified:	
(a).	The validity of special per tonne dredging levy for POL products approved by the Authority vide Order No.TAMP/41/2013-COPT dated 15 November 2013 was made co-terminus with the validity of the general revision of the SOR of the COPT. Para 14(xviii)(b) of the said Order states that this tariff item will be reviewed along with review of the general revision of its SOR. In the para 14(xv)(c) of the said Order, the Authority has stated that special rate was approved as on interim tariff arrangement till POL traffic at COPT reaches breakeven point by the year 2015-16 and hence a separate special per tonne levy was approved by the Authority instead of the proposal of the COPT to revise the wharfage rate upwards to meet the maintenance dredging cost. The proposal of COPT to merge the Special rate for dredging with wharfage rate will perpetuate the dredging levy which was approved with a limited purpose to recover the maintenance dredging cost from POL products. The COPT is, therefore, to furnish separate ARR to justify continuance of the existing special per tonne dredging levy in the current tariff cycle. While doing so, the ARR computed for the port as a whole may be suitably modified to exclude the maintenance dredging cost proposed to be recovered by way of special rate for dredging.	The Port is not intending to continue the Special Dredging Levy. The Port has already proposed an increase in the wharfage of Crude Oil and POL products handled at Port berths from the existing rate of Rs.65 to Rs.103. Hence separate ARR to justify the continuance of SDL is not applicable.
(b).	In view of the reasons cited by the Authority in the last tariff Order, the special rate of dredging levy may be proposed as a separate tariff item instead of merging it with wharfage rate supported by ARR for Special Dredging Levy.	
(xi).	Charges for Storage of Cargo at the specified Transit Areas on License Basis As regards this tariff item in schedule 3.2.3 in existing SOR, the COPT has referred to the Order No.TAMP/49/2011-COPT dated 10 June 2013 relating to the last general revision of Scale of	

	<p>Rates of COPT and stated that the Authority had advised COPT to come up with a separate proposal for revision of the storage charge of cargo at transit sheds and warehouses following the procedure stipulated in the Land Policy guidelines. In the current proposal for reasons cited by it, the COPT has stated that these rates will be revised along with the revision of lease rentals for which proposal will be submitted shortly. In the meanwhile, the COPT has proposed to shift this tariff item from cargo related charges to estate rentals along with some rationalisation/ merger of slabs. In this regard, the port to clarify the following:</p>	
(a).	<p>The reasons to shift the existing Schedule of Charges for Storage of Cargo (at the specified Transit Areas on License Basis) from “Cargo handling charge” to “Estate rentals” when the proposed tariff is not arrived based on the market value of land complying with Land Policy Guidelines 2014.</p>	<p>Transit Area, where the current storage charges are applied, is contiguous to the Estate Area outside the docks, and is separated only by a wall. Moreover, even a part of the Transit Area; Warehouses 1,2,3,4&6 lie outside the docks, in the Estate Area. Therefore, part of the Transit Area lying in the Estate Area has not only been valued but also valuation of the land lying contiguous to the docks applies to the Transit Area inside the docks. The reason for specifying Transit Area is to ensure that such area is allotted only to cargo handled by ships. Considering the special requirement of cargo handled by ships, Transit Area is allocated on weekly basis unlike the Estate Area allotted on monthly basis. Also, 20% escalation in tariff is made applicable at the Transit Area after 8 weeks towards ensuring that users do not hold the Transit Area for unduly long periods to the detriment of other users, and to ensure that cargo stored at the Transit Area are evacuated fast. Transit Area, unlike the Estate Area, does not have the annual escalation of 2% in rates. Barring these differences, the tariff at the Transit Area and the Estate Area is very similar; the current Estate Rentals per Sq m on license for open area for a month (30 days) is Rs.35 against Rs.10 per week (7 days) at the Transit Area. The corresponding rates for covered area are Rs.45 and Rs.12.5 at the Estate Area and Transit Area respectively. The major reason for merging the tariff at the Transit Area with the Estate Area is to have uniform policy in land allotment with the applicable annual escalation of 2%, and to have uniform tariff at the base rates. Transit Area will continue to be reserved for the ship cargo, and the allotment will be on weekly basis unlike the Estate Area, and the current provision to increase the tariff by 20% from the 9th week of allotment will continue.</p>
(b).	<p>The current proposal is for general revision of Scale of Rates of Port under the Tariff Policy 2015. Since the COPT is yet to file its proposal for revision of estate rental following the Land Policy Guidelines 2014, the COPT may consider to continue this tariff item under the existing Cargo Handling activity till then. Consequently, include this item in the revenue estimation. The port may consider to shift this tariff item to Estate Rentals when it files its proposal following the Land Policy Guidelines 2014.</p>	<p>This will be complied with.</p>
(xii).	<p>The COPT has proposed to remove charges for hire of floating craft specified under schedule 2.2.4.</p>	<p>The Port is deploying the tugs depending on their availability and in order to have a uniformity in the</p>

	However, as regards hire charges for Mooring Tug at Sl. No.2 at ₹18,620 / hour / tug in Schedule 2.2.4, the COPT has proposed to combine and treat it at par with hire charges for Port Tugs at the higher rate of US\$606.56/tug/hour. The COPT to furnish the reasons for the proposed combination. Further, the impact of the proposed combination may also be captured in the revenue estimation.	rates, the Port proposed to merge the rates specified in the Schedule 2.2.4 and 2.3.3. The revenue impact of the same has been captured in the revenue estimation.
(xiii).	The existing SOR prescribes license fee for Jetties, Pier etc., at Schedule 6.11. The COPT while proposing to prescribe this tariff Schedule at 7.9. has introduced a note under 7.9.1. stating that the proposed license fee will also cover those owners of Valloms/ Boats who want to use their waterfront for tying up their Valloms/ Boats & Jetties owned by of Government Organisation like SWTD, KSINC, DTPC, IFP, Matsyafed, CIFNET, Corporation of Cochin & Religious Institutions". The port has proposed new Schedules 7.9.2. and 7.9.3. In this regard, the following points to be clarified:	
(a).	Explain the reasons for introduction of the proposed note at Schedule 7.9.1.	<p>The Cochin Port Trust (Licensing of Jetties, Slipways and Boat pen) Regulations, 1968 were framed by the Board of Trustees of Cochin Port in exercise of powers conferred under Sec.123 of the Major Port Trust Act, 1963 and subsequently amended in 1976. The rates provided therein very low and prevailing since 1976. These rates have been mentioned in Schedule 6.11 under Chapter VI (Miscellaneous Charges) in the existing SOR.</p> <p>Private jetties in the extended Port area outside the shipping channels are only for private use. These jetties do not involve themselves in shipping business and are constructed only to cater to the personal boats of the owners of such jetties.</p> <p>The old fishing jetties were licensed at very low rates for the use of owners of valloms/boats who intended to use their waterfront for tying up of their own vallom/boats. However, it is noticed that, most of them have allowed valloms/boats belonging to other owners to tie up their vessels illegally, and charging additional amounts for such service. Due to lack of business most of the original jetty owners abandoned their properties/jetties and the new owners did not envisage any interest in the maintenance of these jetties. Also the rates for the old fishing jetties are to be re-fixed so as to cover the cost of annual inspection on regular verification to prevent encroachments and to cover other expenses.</p> <p>Considering the above factors, the Cochin Port Trust Board approved a proposal for amending the said Regulations for upward revision of rates for owners, who rent out their existing waterfront jetties for tying up boats, at an annual license fee of Rs.1 lakhs per jetty, vide Resolution No.99 in the meeting held on 30.10.2013. One of the intentions for upward revision of the rates is to restrict the private jetties coming along the water front. The notification was published twice in the Gazette of Govt. of Kerala as stipulated under Sec.124 (2) of the MPT Act.</p> <p>The TAMP examined our proposal for deletion of item 6.11 from the SOR but rejected the same vide</p>
(b).	There is no clarity in the formations of the note.	

		<p>Notification No.TAMP/27/2013-COPT dated 21.02.2014 stating that under Sec.49(1) of the MPT Act, TAMP is mandated to frame a Scale of Rates and Statement of conditions for any property belonging to the Port.</p> <p>Therefore, the new rates approved by the Board are shown in Schedule 7.8 of the Proposed SOR. (Since Schedule 7.2 - Embarkation and disembarkation charges for international passengers in cruise vessels mentioned in the proposal filed has been shifted to Chapter III, Schedule 7.9 has become 7.8 in the proposed SoR attached herewith.)</p>
(C).	<p>If our understanding is correct, the water front area belongs to the owners of the Valloms/Boats. As per the provisions of Section 49(1) of the Major Port Trust Act, 1963, this Authority is mandated to frame a Scale of Rates and conditionalities for any property belonging to the Board or in possession or occupation of the port or any place within the port limits used for purposes specified therein. If the Valloms/ Boats do not occupy the water area belonging to the port and do not fall within the port limits, then license fee for that category will be beyond the scope of the mandate given to the Authority under section 49 of the Major Port Trust Act, 1963. The COPT to review the proposed note in the light of the above observation.</p>	<p>The Port charges lease rent and license fee for the bed of waters only in the Port jurisdiction (Port limit). The Port has included the rates for license fee for Jetties and Piers as per the TAMP Notification No.TAMP/27/2013-COPT dated 13.05.2014.</p>
(d).	<p>Explain the reasons for proposing to delete license fee for Slipway and Boat pen prescribed in the existing SOR at Sl. No. (2) and (3).</p>	<p>The rates for Slipway and Boat pen mentioned in Schedule 6.11 (2) & (3) of the existing SOR are deleted due to the following factors:</p> <p>(a). In the case of Govt. organizations as specified in Schedule 7.9.1 of the proposed SOR, the rate for Slipways and Boat pen are the same for Jetties & Piers. Hence separate rate was not shown in the Schedule.</p> <p>(b). In the case of Private parties, rate shown in Schedule 7.9.2 is applicable for Jettie / Piers / Slipways.</p>
(e).	<p>At no.2 at Schedule 7.9.1. and at note 4 under Schedule 7.9.3., the port has proposed that for new concrete / temporary jetties, lease rent will be collected taking into account the bed of back waters in addition to License Fees.</p>	<p>The Cochin Port Trust (Licensing of Jetties, Slipways and Boat pen) Regulations, 1968 were framed by the Board of Trustees of Cochin Port in exercise of powers conferred under Sec.123 of the Major Port Trust Act, 1963 and subsequently amended in 1976. The rates provided therein very low and prevailing since 1976. These rates have been mentioned in Schedule 6.11 under Chapter VI (Miscellaneous Charges) in the existing SOR.</p>
(f).	<p>Explain the reasons for the proposed note. Also, indicate the existing tariff arrangement followed for such concrete jetties/ piers. When the port already collects license fee from jetties/ piers, the reasons for proposing to collect lease rentals in addition to license fee be justified.</p>	<p>Private jetties in the extended Port area outside the shipping channels are only for private use. These jetties do not involve themselves in shipping business and are constructed only to cater to the personal boats of the owners of such jetties.</p> <p>The old fishing jetties were licensed at very low rates for the use of owners of valloms/boats who intended to use their waterfront for tying up of their own vallom/boats. However, it is noticed that, most of them have allowed valloms/boats belonging to other owners to tie up their vessels illegally, and charging additional amounts for such service. Due to lack of business most of the original jetty owners abandoned their properties/jetties and the new owners did not envisage</p>

		<p>any interest in the maintenance of these jetties. Also the rates for the old fishing jetties are to be re-fixed so as to cover the cost of annual inspection on regular verification to prevent encroachments and to cover other expenses.</p> <p>Considering the above factors, the Cochin Port Trust Board approved a proposal for amending the said Regulations for upward revision of rates for owners, who rent out their existing waterfront jetties for tying up boats, at an annual license fee of Rs.1 lakhs per jetty, vide Resolution No.99 in the meeting held on 30.10.2013. One of the intentions for upward revision of the rates is to restrict the private jetties coming along the water front. The notification was published twice in the Gazette of Govt. of Kerala as stipulated under Sec.124 (2) of the MPT Act.</p> <p>The TAMP examined our proposal for deletion of item 6.11 from the SOR but rejected the same vide Notification No.TAMP/27/2013-COPT dated 21.02.2014 stating that under Sec.49(1) of the MPT Act, TAMP is mandated to frame a Scale of Rates and Statement of conditions for any property belonging to the Port.</p> <p>Therefore, the new rates approved by the Board are shown in Schedule 7.8 of the Proposed SOR. (Since Schedule 7.2 - Embarkation and disembarkation charges for international passengers in cruise vessels mentioned in the proposal filed has been shifted to Chapter III, Schedule 7.9 has become 7.8 in the proposed SoR attached herewith.) [The COPT's reply seems to be not relevant]</p>
(i).	Schedule 7.9.2 and 7.9.3.:	
	<p>(a). Basis and Reasons for introducing a new tariff item of ₹1.00 lakh per jetty / slipway per annum for those who rent out their existing waterfront jetties for tying up Valloms and Boats belonging to other owners with reference to the proposed license fee of ₹ 1297/- per Jetty per annum prescribed at serial no. 1 of Schedule 7.9.1. may be furnished.</p> <p>(b). Please confirm whether fixation of license fee & inspection fees for water front jetties of others (presumably not belonging to COPT) is covered by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963.</p>	
(ii).	The basis and reasons for proposing a new tariff item of ₹1.00 lakh / per annum under Schedule 7.9.3 for various categories may also be explained.	
(iii).	The COPT is required to follow Clause 5.7.1. of the Working Guidelines for fixation of tariff for a Service / Cargo which is not available in the existing SOR of the COPT.	
(iv).	It is seen that Annexure-A to Form no.-3, that the COPT has not estimated any additional revenue for license fee on jetties, despite proposing to increase the existing license fee by 15.80% and proposing to introduce new tariff items at scheduled 7.9.2 and 7.9.3. The COPT to capture the impact of all tariff items in the revenue estimation.	

8. While furnishing the additional information/clarification, the COPT vide its letter dated 23 November 2015 has also furnished revised computation of ARR, revised proposed draft SOR, comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities and revised estimation of revenue at the proposed rate. A summary position of revised ARR is furnished below:

(₹ in Crores)

Sl. No.	Description	Y1 (2011-12)	Y2 (2012-13)	Y3 (2013-14)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	426.12	511.19	566.47
(2). (a)	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses	37.89	52.28	60.00
(ii).	Interest on loans	20.45	16.59	19.42
(iii).	4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(a).WRC Arrears	-	-	25.78
(iv).	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	77.52	79.09	92.46
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	57.48	50.94	50.70
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	-	-	-
	Total adjustments	193.34	198.90	248.36
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1-2)	232.78	312.29	318.11
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	287.73		
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	422.30		
	(ii). Add : Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	23.67		
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.	36.00		
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.	-		
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	-		
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	57.90		
	(vii). Total Capital Employed	467.87		
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)	74.86		
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+ (6)]	362.59		
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15	6.00%		
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	384.34		

(10).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16	3.82%
(11).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	399.03
(12).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the ceiling indexed ARR estimated in Sl. No.11 above	279.69

9.1. Subsequently, COPT vide its letter no. FD/Costing/Revision of SOR-2015 18/2015 dated 27 January 2016 filed a revised workings modifying Form No. I and III. The submissions made by the COPT in the revised proposal dated 27 January 2016 is given below:

- (i). While preparing the Revenue Estimation as per Form-III, the COPT considered the average exchange rate during 2014-15 which was 1 US \$ = ₹ 61.16. But as per the direction given by TAMP, now COPT has considered ₹ 66.09 being the exchange rate as on 21.11.2015, the date on which the Chartered Accountant has certified the statements already filed. Accordingly, the Revenue Estimate as per Form I and Form III has now increased from ₹279.69 crores to ₹288.37 crores.
- (ii). Detailed calculation has been given for Port Dues, Pilotage and Berth hire in the respective Annexures A, B & C and basis of calculation has been given as Note. In respect of other items, note has been given in Form – III.
- (iii). In respect of LNG Terminal, even though it is a captive berth, COPT clarify that the Port is not incurring any additional expenditure for this facility. Hence, no deduction have to be made in Form-1. For the vessel related services rendered to LNG vessels, the Port is charging only TAMP approved rates.
- (iv). COPT has also clarified that in LNG Terminal, the main activity is importing LNG, Re-gasification and re-loading. They are not rendering any services which require a TAMP approved rate.
- (v). COPT has once again requested the TAMP to consider the proposal.

9.2. As per the revised proposal dated 27 January 2016, the Revenue estimation at the proposed indexed SOR by the COPT is ₹288.37 crores as against ₹279.69 crores. The COPT has not made any other modification.

10.1. Subsequently, the COPT vide its email dated 24 February, 2016 has furnished further clarifications with respect to conditionalities proposed to be included in the proposed draft Scale of Rates as follows:

- (i). Non-Port Berths – Clause 1(xv). – Non Port Berths are those berths other than Port berths where in the Port provides Pilot and tugs for berthing and un-berthing of vessels viz. berths of Cochin Shipyard and Private ship repair centres near to the Port like Sea Blue Marine etc. The Port proposed separate rate of Rs.2 lakhs per movement to and from Non-port berths. The reason for a separate rate is due to the fact that the income from shifting charges is very low compared to the actual cost incurred by the Port. The revenue from Non-Port berths will be less than Rupees One crore per annum.
- (ii). Priority Berthing – Clause 1.2 (iii)(d) – This has been included in the General Condition based on the TAMP Order No. TAMP/52/2014-Genl. Dated 28.11.2014.
- (iii). Dry Docking – Clause 2.2.5 (Existing SOR) – The Port has handed over the Workshop and Dry Dock to Cochin Shipyard Limited for the Development and Operation of an International Ship Repair Facility at W/Island with Private Sector participation on 12.04.2013 on the basis of global tender invited on 25.05.2012. Hence, the Port has not provided the rates for Dry Docking in the Proposed SOR. Cochin Shipyard pays lease rent for the area handed over and taken over 243 employees on deputation basis.
- (iv). Berth Hire charges – Clause 2.3.2 Note 3 – Port has proposed the double berth hire charges for those vessels idling in the Port beyond 24 hours after the cargo operation is over. The purpose is to discourage idling of cargo vessels after completion of operations.
- (v). Lift on/Lift off charges for containers – Clause 5.1.2 in the Existing SoR is shifted to Clause 6.2 of the Proposed SoR under the new Chapter VI – Container Freight Station (CFS).
- (vi). Reefer Charges on Containers - Clause 5.1.3 in the Existing SoR is shifted to Clause 6.3 of the Proposed SoR under the new Chapter VI – Container Freight Station (CFS).

- (vii). Charges for examination of import and export containers for clearance - Clause 5.1.4 in the Existing SoR is shifted to Clause 6.4 of the Proposed SoR under the new Chapter VI – Container Freight Station (CFS).
- (viii). License fee for Port Bunks – Clause 7.7 – The Port tendered all the old bunks and allotted afresh and hence decided to have only single rate.
- (ix). License fees & Inspection fees – Clause 7.8.1 – Note 2 – For the construction of new concrete / temporary jetties, it is proposed to collect lease rent taking into account in the bed of back waters in addition to License fees. License fee is collected only for the jetties. For the structures constructed in the bed of back waters lease rent is collected since Port has the responsibility of conservancies in the water bodies under the Port area.
- (x). Clause 7.8.3, “For others other than mentioned in 7.9.1 & 7.9.2 above”, the same may please be read as “For others other than mentioned in 7.8.1 & 7.8.2 above”.

10.2. Further, the COPT vide its email dated 24 February 2016 has furnished further clarification with respect to conditionality mentioned at Clause No. 1.2 (xi) (a) & (b) in the General conditions of contract of the existing SOR has not been considered in the proposed SOR since the services are not rendered to such vessel now in the port.

11.1. Based on the revised proposal filed by the COPT and after detailed analysis, this Authority has approved the proposal of COPT for general revision of its Scale of Rates.

11.2. The approved SOR and Performance Standards have been notified in the Gazette of India on 4 May 2016 vide Gazette notification No.180. The said Order states that revised SOR shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2019. The said Order also states that detailed speaking Order will be notified shortly.

12.1. In the meantime, the MOS has, vide its letter No.8/(15)2015-TAMP dated 11 May 2016, stated that the consequence related with linkage of exchange rate fluctuation for restatement of coastal tariff need to be addressed. The MOS has issued a direction to this Authority stating that till such time the issues are addressed, the MOS has decided to temporarily keep its direction vide its letter no.8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 in abeyance till further orders and has restored the earlier policy direction issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) vide its letter no.PR-14019/29/2001-PG dated 1st/3rd January 2005 and 9 March 2005.

12.2. In view of the above, the MOS has vide its communication dated 11 May 2016 directed this Authority to appropriately prescribe the coastal cargo/ container/ vessel related charges levied at all Major Port Trusts and private operators authorized under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963 immediately.

12.3. Accordingly, this Authority has passed the Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 19 May 2016 directing all the Major Port Trusts (MPTs) to amend their Scale of Rates accordingly. The said Order was notified in the Gazette of India on 26 May 2016 vide Gazette notification No.230 This Order was communicated to all Major Port Trusts including COPT vide our letter No. TAMP/4/2004-Genl. dated 30 May 2016.

12.4. The COPT was requested vide our letter dated 2 June 2016 to file an appropriate proposal for notification of tariff for coastal vessels in line with the Order dated 19 May 2016. The COPT was also requested to update the revenue estimates in Form 3 furnished by the COPT earlier during the processing of its general revision proposal.

13.1. In this backdrop, the COPT vide its letters dated 1 June 2016 and 15 June 2016 has forwarded the proposed revised SOR limited to the extent of prescribing the rates for vessel related and container related charges for coastal vessel. The Port has also furnished the revised revenue estimates. The main points made by the COPT are summarized below:

- (i). In pursuance of the directions of the MOS vide its letter dated 11 May 2016, the Port called a meeting with the users concerned. The Port had two rounds of discussions with the Port users on the rates to be made applicable from 03.06.2016. Even though the Port users had expressed their concern over the steep increase in the rates during the last 6 months, they had finally agreed in principle to the proposal of the Port to charge a lesser rate based on the rates proposed to TAMP now for arrival for coastal category by applying the exchange rate of 1 US\$ = ₹59.90 as considered in its proposal of November 2014 (filed under Tariff guidelines of 2005).
- (ii). The Port is going through an acute financial crunch and is facing a huge deficit in the Pension Fund Corpus to the extent of ₹2600 crores. The Port has also filed a proposal for waiver of penal interest to the extent of ₹897.23 crores and to repay the Principal and interest amounting to ₹557.16 crores with effect from 2018-19 in 10 equal instalments. The cash flow submitted to the MOS is after considering the revenue that will accrue to the Port as per the new SOR notified by TAMP and the actual financial position during 2015-16.

- (iii). The rates for coastal vessels / container related charges were last revised in 2010 and the same has been retained in the General Revision of SOR in 2013. The port intends to charge the rate for coastal vessels/ container related charges based on the exchange rates considered in November 2014 i.e., by converting the tariff approved for foreign going vessels by this Authority in the Order dated 27 February 2016 and applying the exchange rate of ₹59.90 and after considering the 40% concession applicable for vessel related charges for coastal vessel. The rates proposed are lesser than the rates presently being charged by the Port and would be beneficial to the Port users. A comparative statement showing the pre-revised rates, rates as per SOR notified on 4 May 2016 (considering exchange rate of 1 US \$ = ₹67.71) and the proposed rates (considering exchange rate of 1US\$ = ₹59.90) is furnished.
- (iv). Since, the Authority has already notified the SOR as proposed by the Port, the Authority may approve the present proposed tariff for Coastal Vessels / container related charges now proposed.
- (v). It is informed that the lesser rates as proposed during November 2014 will be adopted with effect from June 3, 2016 instead of the higher rate @ 60% of the present dollar denominated tariff applicable to foreign vessels which the Port is entitled to as per the policy directions of the Ministry of Shipping. With this tariff, the rates for Coastal vessels will be about 50% of the foreign rates.
- (vi). It is further informed that even with this proposal, the Operating income will be less than the Port's Average Revenue Requirement.
- (vii). The COPT has furnished the proposed Scale of Rates prescribing specific rates for coastal vessels.

13.2. The Port vide its letter dated 15 June 2016 has furnished the revised Form 3 along with the annexures incorporating the proposed rates for coastal vessels. The revised revenue estimates at the proposed rates is ₹ 279.42 crores as against ₹ 288.37 crores estimated by the COPT vide its revised earlier proposal dated 27 January 2016.

13.3. The COPT has also stated that it has started levying the tariff as per the revised SOR from 3 June 2016 and requested for notification of the tariff at the earliest.

14. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

15. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates (SOR) of Cochin Port Trust (COPT) was last revised in April 2013. The validity of the SOR of COPT approved vide Order dated 1 April 2013 is till 31 March 2015. The COPT, therefore, vide its letter dated 3 November 2014 filed its proposal for general revision of its SOR which was due for revision from 1 April 2015.

The proposal was taken up for consultation with the relevant stakeholders. The comments received from users/ user organizations were forwarded to the Port as feedback information. The joint hearing in the subject case was to be scheduled.

In the meantime, the Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. 8(1)/2014 TAMP dated 13 January 2015 has issued the new "Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015" which was notified in the Gazette of India vide Gazette No. 30 dated 27 January 2015 by this Authority. The new "Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015" has come into effect from 13 January 2015.

The tariff fixation process envisaged in the new Tariff Policy of 2015 for Major Port Trust by MOS, is significantly different from the tariff fixation method stipulated in the Tariff Guidelines of 2005. Hence, the proposal filed by COPT under tariff guidelines of 2005 could not be processed.

In view of the above position, this Authority decided to close the proposal dated 3 November 2014 filed by COPT for general revision of its SOR. The COPT was advised to file a revised proposal in accordance with the new Tariff policy of 2015 announced by the MOS.

In the instant case as brought out in the earlier paragraphs, the COPT filed the original proposal dated 27 July 2015 under the Tariff Policy 2015 with an Estimation of ceiling indexed ARR of ₹384.14 crores and Revenue estimation at the proposed indexed SOR of ₹290.42 crores.

While furnishing additional information, the COPT has revised the proposal vide its letter dated 23 November 2015 revising the ceiling indexed ARR of ₹399.03 crores and also revising the Revenue estimation at the proposed indexed SOR of ₹279.69 crores.

The final revised proposal filed by COPT vide its letter dated 27 January 2016 estimating the ceiling indexed ARR of ₹399.02 crores and Revenue estimation at the proposed indexed SOR of ₹288.37 crores., along with submissions made by the port during the processing of the case are considered in this analysis.

The port has subsequently vide its letters dated 1 June 2016 and 15 June 2016 furnished revised proposed SOR in view of partial amendment in the coastal concession policy issued by the Ministry of Shipping on 11 May 2016 which is being dealt in the subsequent paragraphs.

- (ii). (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy 2015 requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2. of the Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2014, duly certified by a practising Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant.

The COPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The COPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2011-12, 2012-13 and 2013-14. The following adjustment done by COPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out for specific mention:

- (i). The COPT has excluded expenses related to estate activity and interest on loan.
- (ii). As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines, 1/5 of one-time expenses like arrears of wages, pension/ gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included in the Annual Revenue Requirement (ARR). Likewise, 1/5th of the Contribution to Pension Fund are to be included for the calculation of ARR. This means 4/5th of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.

COPT has excluded ₹25.78 crores in the year 2013-14 towards 4/5th of the arrears of wages. This is supported with working by COPT and hence considered.

The COPT has excluded ₹77.52 crores, ₹79.09 crores and ₹92.46 crores in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively being 4/5th of the contribution to the pension fund reported in the Annual Accounts of the corresponding years. The above adjustment done by COPT is in line with Tariff Policy, 2015 and is supported with working and hence considered.

- (iii). As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.

The Management and General Administration Overheads (MGAO) reported in the Audited Annual Accounts is ₹99.92 crores, ₹110.42 crores and ₹113.16 crores for years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively. The Port has clarified that the MGAO in the Audited Annual Accounts are direct expenses attributable to cargo, vessel, railway and estate related activities. Hence, these nature of expenses reported under MGAO has been reallocated to concerned relevant activities. In view of the clarification furnished by the port and recognizing that the ARR computation is certified by Chartered Accountant, the above adjustment done by the COPT is relied upon and accepted. As per the working furnished by the COPT in Form-2, the COPT has identified an amount of ₹57.48 crores, 50.94 crores and 50.70 crores of MGAO as excess of 25% of aggregate of operating expenses and depreciation and hence excluded the same from ARR in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively complying with the provisions of Tariff Policy, 2015.

- (iv). (a). As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines notified by this Authority, all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR. The proposal of COPT mentions that there is a captive berth viz. LNG Berth given to Petronet LNG Ltd (PLL).

As regards PLL, the COPT has reported that it does not incur any expenditure as it is given on the Public Private Partnership (PPP) mode and hence there is no case for exclusion of expenses for PLL. The above clarification furnished by COPT is relied upon.

During the processing of this case, the COPT was specifically requested to clarify the authorization regarding the tariff arrangement for the services offered at captive berth of PLL since neither the COPT nor PLL has approached this Authority seeking tariff for services rendered at LNG. The COPT has stated that only 2 vessels arrived at LNG Berth in 2013-14 and only 7 vessels arrived in 2014-15. The pipeline system for evacuating the LNG from the terminal is not completed. Hence, the terminal is not operational. Since the LNG terminal is working at less than 5% utilization, the Port could not arrive at a conclusion on separate rate for LNG vessels. It has merely forwarded a copy of the Concession Agreement dated 9 May 2008 entered by COPT with PLL and stated that it is governed by the said agreement. On perusal of the Concession Agreement for LNG operations on captive basis entered between the COPT and PLL for water front and land area, waterfront royalty is payable by the PLL to the COPT on the quantity of LNG unloaded at the berth. Further, PLL has to pay ship related charges in respect of port dues and pilotage charges, at the rates prescribed in the Scale of Rates approved by this Authority under the provisions of MPT Act as applicable, based on agreed scope of services to be provided for the LNG vessels. Further, as per the Concession Agreement, PLL has to pay dredging charges for use of common user outer channel by the LNG vessels as decided by this Authority or any such other Competent Authority under the provisions of MPT Act as applicable from time to time as a percentage of the cost incurred by the COPT for the annual maintenance dredging of the common user outer channel for 280 m width and depth of 14.5 m. The Concession Agreement specifically states that berth hire charges are not applicable as it is for captive berth.

From the above said provisions, it is seen that the charges levied by the COPT for PLL captive berth towards vessel related charges are as per the rates applicable in the SOR approved by this Authority.

It is relevant here to state that the said Concession Agreement at clause 12.1(4) allows PLL to utilise the captive terminal for handling coal cargo for other users. Neither the COPT nor the PLL have approached this Authority as regards the tariff arrangement for levy of charges in the event the PLL utilises the captive terminal for handling LNG for other users. The tariff to be levied by the Major Port Trust or operator authorized by the Major Port Trust to render services to any user even if it is a captive berth user will require approval of this Authority as per the statute. That being so, it is the responsibility of the COPT being the licensor port, to ensure that tariff, if any, to be levied by the PLL for service rendered to other user has the approval of this Authority as required under the statute. Reference tariff is fixed by this Authority based on a proposal filed by the concerned Port Trust before inviting bids for award of projects on PPP mode. In the case of the arrangement between COPT and PLL, the project has already been awarded and both the parties have entered into the Concession Agreement. Therefore, the question of fixation of Reference Tariff at this juncture after conclusion of Concession Agreement does not arise. Since the service to the third party will be rendered by PLL, the COPT, being the Concessioneering Authority, is directed to advise the PLL to file a proposal for fixation of tariff to handle third party cargo within three months from the date of notification of the Order passed following the approach adopted in the IFFCO Kisan Bazar and Logistics Limited (IKBLL) vide Order No.TAMP/55/2013-KPT dated 15 January 2016 as per 2005 Tariff Guidelines. By way of abundant caution, it is clarified that tariff, if any, levied by PLL for third party cargo for services if any, rendered by them does not have the approval of this Authority.

- (iii). Following the provisions prescribed at Clause 2.3. of the Tariff Policy, 2015 and Clause 2.3. of the Working Guidelines, the COPT has arrived at average expenses for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 at ₹287.73 crores.
- (iv). The COPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines. The COPT has considered the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2014 reported in the Audited Annual Accounts. As stated earlier, the COPT has stated that there are no expenditure incurred by port relating to captive berth given to PLL. Working capital is computed as per norms prescribed in clause 2.5. of Working Guidelines. The total capital employed arrived by COPT is ₹467.87 crores. Return on Capital Employed at 16% is ₹74.86 crores which is considered in the ARR computation.
- (v). The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2011-12 to 2013-14 at ₹287.73 crores plus 16% ROCE at ₹74.86 crores aggregating to ₹362.59 crores as on 31 March 2014. Further, the COPT as per Clause 2.7. of Working Guidelines has indexed the said ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively and arrived at ceiling indexed ARR forwarding SOR at ₹399.02 crores for the year 2015-16.

The detailed working of ARR calculation given by the port vide its letter dated 27 January 2016 duly certified by Chartered Accountant is relied upon. A copy of the detailed computation of ARR furnished by COPT is attached as **Annex- I**. A summary of certified ceiling indexation ARR furnished by the COPT is given below:

(₹ in crores)

Sr. No	Particulars	2011-12	2012-13	2013-14
1	Total Expenditure after all Adjustments	232.78	312.29	318.11
2	Average Expenses [Y1 + Y2 + Y3] / 3	287.73		
3	Capital employed as on 31.03.2014 including capital work in progress as on 31.03.2014 and working capital as per norms	467.87		
4	Return on capital employed @ 16%	74.86		
5	ARR as on 31 March 2014 (5=2+4)	362.59		
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (6%)	384.34		
7	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 (3.82%)	399.02		
8	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	399.02		

- (vi). (a). As per Clause 2.5. of Tariff Policy 2015, for drawing the SOR, the COPT has reportedly considered the actual cargo traffic in tonnes and GRT of vessel handled by the port during the year 2014-15 to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR of ₹399.02 crores.
- (b). The actual cargo traffic reported to have been handled by COPT in the year 2014-15 is 212.00 lakhs tonnes excluding PLL (LNG) cargo. As regard PLL, the concession agreement entered by the COPT and PLL does not prescribe about levy of wharfage rate for captive cargo handled by PLL. The Concession Agreement stipulates per ton water front royalty agreed between the COPT and PLL. Royalty is not a tariff related item. The COPT has not approached this Authority seeking approval of any other tariff for the captive berth given to PLL. The COPT has included the cargo traffic of PLL in the revenue estimates of wharfage rate under cargo handling and accordingly, the waterfront royalty is grouped under cargo handling as a tariff item citing that waterfront Royalty is a tariff applicable on the quantity of LNG unloaded at the berth as per the Concession Agreement between COPT and PLL. Arguing that this is a tariff on cargo, akin to Wharfage, COPT is proposing to notify this under cargo related. The inclusion of waterfront royalty under cargo handling as tariff item is not in order as port does not appear to collect any wharfage rate for captive cargo of PLL and the COPT is collecting the waterfront royalty. It has not been established that the levy of waterfront royalty is towards any services rendered by

COPT to PLL. The revenue realisation from PLL captive cargo calculated at the rate of ₹124.416 per tonne amounting to ₹491.03 lakhs is excluded from the total revenue estimated at the proposed indexed SOR.

The wharfage rates considered by the COPT in the revenue estimation in Form 3 is not matching with the proposed draft Scale of Rates due to minor discrepancies. This has been corrected in revenue estimation.

- (c). For estimating the vessel related charges, the total GRT of vessels reported by the COPT for the year 2014-15 is 2,83,00,064. For estimating the revenue from port dues and berth hire charges, port has excluded 41,77,148 GRT and 85,37,025 from the total GRT citing that it relates to the GRT of tanker vessels handled and vessels handled at SPM and captive berth of PLL. As stated earlier, no berth hire charge is leviable for PLL berth and hence berth hire revenue from PLL is not captured in the revenue estimates. The revenue estimates furnished by the port are duly certified by the Chartered Accountant. The revenue estimate at the proposed tariff for all services for the actual traffic relating to the year 2014-15 have been verified and found in order.
- (vii). As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgement and draw the SOR within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practising Chartered Accountant. The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2014-15 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. The total revenue estimated by COPT at the proposed tariff is ₹288.37 crores which is within the ceiling indexed ARR of ₹399.03 crores. The revenue estimation by the COPT at the proposed tariff and traffic of 2014-15 has been duly certified by the Chartered Accountant and hence been relied upon. As stated in the previous paragraph, the revenue realisation from PLL amounting to ₹491.03 lakhs requires to be excluded to estimate the revenue realisable at the proposed indexed SOR. Minor discrepancy in Wharfage rate considered in revenue estimation is also corrected. That being so, the revenue realisable works to ₹ 284.38 crores. The said revenue realisable has been further modified based on the amendment proposed by the COPT in June 2016 in the vessel and container related tariff for coastal vessels in view of amendments in coastal concession policy issued by the MOS and final estimate of ARR is attached as **Annex – I** and is explained in subsequent paragraphs
- (viii). In the revenue estimation, the COPT has not estimated revenue for a few miscellaneous tariff items as listed below:
- (a). Pilotage fees for Barges
 - (b). Shifting charges for Barges
 - (c). Charges for Mooring Tugs
 - (d). Charges fo HMCs for Dry Bulk Cargo
 - (e). Storage charges-Import Cargo from De-stuffed from Containers
 - (f). Storage charges-Export Cargo admitted for stuffing into container at CFS and other facilities.
 - (g). Charges for use-of deballast tank, transfer/inter-transfer of POL products.
 - (h). License fees for jetties, piers etc (for the increase proposed)
- The port was requested to capture the revenue estimates for the tariff items not included by it in the revenue estimates. The port has clarified that it has captured the revenue while estimating the revenue. However, the COPT has not captured the revenue for certain items. This is explained in the later part of the analysis.
- (ix). (a) The COPT in its final revised proposal has proposed increase in all the existing tariff except for certain items of tariffs in Cargo related and Vessel related charges. The revision proposed is given below:

Cargo Related Charges

Tariff Item	Tariff revision proposed
-------------	--------------------------

Wharfage Charges:	
POL products	Special Dredging levy of ₹.68/- tonne is discontinued and the existing wharfage of ₹.65/- increased to ₹103/- pr tonne. Hence, no impact on the revenue estimation.
Fertilizer Raw Material (Liquid): Liquid Ammonia & Phosphoric Acid Sulphuric Acid	20% increase over the existing tariff. 40% increase over the existing tariff.
Other Liquids	20% increase over the existing tariff.
Fertilizers (MOP & Urea)	Status quo
Fertilizer Raw Material (Dry): Rock phosphate & Sulphur	10% increase over the existing tariff.
Other Dry Bulk:	
Coal, Iron Scrap, River sand, Pet Coke	Status quo
Cement, Zink Concentrate	20% increase over the existing tariff.
Cement Clinker, Illmenite Sand, Bauxite.	10% increase over the existing tariff.
Salt	79% increase over the existing tariff.
Break Bulk:	
Project Cargo, Iron & Steel and Machinery	Status quo
Cement (Bag), Defence Cargo & Timber Logs	20% increase over the existing tariff.
Other Cargo Handling Charges:	
Ship Store Charges, Demurrage, Embarkation/Disembarkation charges for International passengers, HMC Charges, Ground rent on containers (Coastal), Storage charges for Containers (Foreign & Coastal), Weighment Charges, Equipment Hire charges etc.	Status quo
Wharfage, Lift on-Lift off, reefer plug charges for containers	20% increase over the existing tariff.
Hire Charges for Light duty Fork lift truck (Foreign & Coastal)	36% increase over the existing tariff
Container pre stage charges	25% increase over the existing tariff.
Ground Rent on Foreign Containers	60% increase over the existing tariff.
Containers–Stuffing/De-stuffing charges	13.94% increase over the existing tariff.
Storage charges for Import & Export Cargo	38.89% increase over the existing tariff.
Storage charges on Personal effects	42.86% increase over the existing tariff.
Oil pumping fees	50% increase over the existing tariff.

Vessel Related Charges

Tariff Item	Tariff revision proposed
Port Dues & Pilotage Charges (Foreign going vessels) (For Coastal vessels)	5% increase over the existing tariff. 60% of the rates proposed for Foreign going vessels
Berth Hire Charges	3% to 43% increase over the existing tariff.

(for all berths except Q2, Q3, Q10, NCB and BTP)	Status quo
For Q2 and Q3 berths	10% reduction from existing tariff.
For Q10, NCB and BTP	

- (b). With reference to the wharfage on POL products of ₹103/- per tonne, it is relevant here to recall that the validity of special per tonne dredging levy for POL products approved by this Authority vide Order No.TAMP/41/2013-COPT dated 15 November 2013 was the SOR of the COPT. This tariff item was required to be reviewed along with review of the general revision of its SOR. This Authority had stated in the said Order that special rate was approved as on interim tariff arrangement till POL traffic at COPT reaches breakeven point by the year 2015-16 and hence a separate special per tonne levy was approved by this Authority instead of the proposal of the COPT to revise the wharfage rate upwards to meet the maintenance dredging cost. The increase of wharfage from ₹65/- per tonne to ₹103/- per tonne appeared to merging the Special rate for dredging levy with the wharfage. To a query in this regard, the COPT has categorically stated that it does not intend to continue the Special rate for dredging levy. Its proposal is to increase the wharfage of POL products handled at Port berths from the existing rate of ₹65/- per tonne to ₹103/- per tonne. Even with this increase the overall revenue realisable as per the proposed tariff is well within the Indexed ARR. Further, the Tariff Policy of 2015 gives the flexibility to the Port Trusts to modify the rates within the ceiling ARR. There is no pointed objection from the Oil companies to the proposed increase for wharfage for POL products to ₹103/- per tonne. The objection of the BPCL-KRL is with regard to the wharfage of ₹ 25 per tonne leviable at the SBM.
- (c). Most of the Users / User Associations have objected to the increase proposed by the COPT in other cargo related charges and vessel related charges and in particular port dues and pilotage charges for coastal vessels. The wharfage for handling Sulphur, Rock Phosphate and Finished Fertilisers at Q10 berths has not been increased since 1999 and in the case of Liquid Ammonia and Phosphoric Acid the last revision has happened only in 2007 as argued by COPT. As regards increase proposed in port dues and pilotage charges, the COPT has clarified that the port is incurring huge maintenance dredging cost and other overheads and the expenditure is increasing every year and to absorb the same, the Port has considered an increase in port dues and pilotage charges. However, considering the tariff for vessel related charges at the neighbouring ports, the port claims that it has proposed a nominal 5% increase
- (d). It is also relevant here to state that during the last tariff revision Order in June 2013, this Authority had allowed to COPT to continue with the (then) existing tariff for the two years 2013-14 to 2014-15 for the reasons recorded in the said Order. Further, the IGTPL has also confirmed that the COPT has extended 85% reduction in tariff related to container tariff. The users and user association have had the benefit of the same tariff for the last tariff cycle.

It has to be recognized that Clause 2.6. of the Tariff Policy, 2015 gives flexibility to Major Port Trusts to fix the tariff within the ceiling ARR and also recognizing that the revenue estimated by the COPT at the proposed tariff is 72.5% of ceiling ARR and the revenue estimates at the proposed tariff are duly certified by the Chartered Accountant, this Authority is inclined to approve the increase in existing tariff as proposed by COPT.

- (x). In the existing arrangement, there is a tariff item for levy of License fees and inspection fees for tying of Valloms /Boats owned by parties in their own water front apart from the said vessels owned by the Government organisations.

The COPT has proposed a new tariff item to levy the above said license fee for tying up the said vessels belonging to third parties in their own jetties. The port has also proposed the tariff leviable for others excluding the vessels of jetty owners and the vessels of third parties at ₹.1.00 lakh per annum.

To a query raised in this regard, the port has clarified that the Cochin Port Trust (Licensing of Jetties, Slipways and Boat pen) Regulations, 1968 were framed by the Board of Trustees of Cochin Port in exercise of powers conferred under Sec.123 of the Major Port Trust Act, 1963 and subsequently amended in 1976. The rates provided therein were very low and prevailing since 1976. These rates have been mentioned in Schedule 6.11 under Chapter VI (Miscellaneous

Charges) in the existing SOR. Private jetties in the extended Port area outside the shipping channels are only for private use. These jetties do not involve themselves in shipping business and are constructed only to cater to the personal boats of the owners of such jetties. The old fishing jetties were licensed at very low rates for the use of owners of valloms/boats who intended to use their waterfront for tying up of their own vallom/boats. However, the port has noticed that, most of them have allowed valloms/boats belonging to other owners to tie up their vessels illegally, and charging additional amounts for such service. Due to lack of business most of the original jetty owners abandoned their properties/jetties and the new owners did not envisage any interest in the maintenance of these jetties. Also, the rates for the old fishing jetties are to be re-fixed so as to cover the cost of annual inspection on regular verification to prevent encroachments and to cover other expenses. Despite specific request the port has not furnished the basis for arriving the new tariff item @ ₹1.00 lakh per annum.

It is relevant here to mention that the COPT has fixed the license fee for others who rent out their existing waterfront, jetties for tying up valloms and boats belonging to other owners at ₹1.00 lakh per annum following the regulations made by the Board of Trustees of Cochin Port in exercise of the powers conferred by Section 123 of the Major Port Trust Act, 1963 and accordingly, notified in the Kerala Gazette on 11 March 2014. The COPT has also raised the invoices on the respective parties for the revised license fee. Aggrieved by the decision of COPT, one of the lessees has filed a writ petition in the Honble High Court of Kerala and this Authority was also made one of the parties to it. However, the petitioner has not sought any relief from this Authority and there is no restrain order from the High Court of Kerala in fixing the Tariff.

The tariff proposed by the COPT is approved as the port has flexibility to determine the tariff within the ceiling ARR. Further, the COPT has estimated revenue on this account in Form 3. The tariff approved will have prospective application.

- (xi). In the existing arrangement, the Port Dues for Coastal vessels is leviable once in thirty days. The COPT has proposed to change the frequency of levy and levy the port dues for coastal vessels on per entry basis akin to the method followed for levy of port dues for foreign going vessels. The BPCL-KR has requested for the existing procedure to continue. However, the COPT has sought to justify that it has made the proposal to change the method of levy to recover the expenses which have increased considerably. The COPT has also drawn reference to the position obtaining at other Major Port Trusts like MOPT, JNPT and MBPT where the levy is on per entry basis irrespective of the position whether the vessel is foreign going or coastal. Based on the justification given by the COPT its proposal to change the method of levy for coastal vessels from once in a month basis to per entry basis is approved.
- (xii). Uniform port dues is applicable for all tanker vessels in the existing Scale of Rates. However, initially, the COPT proposed concession for port dues leviable on LNG vessels calling at PLL berth at 40%. The sharing of cost of outer channel maintenance dredging by PLL was in the ratio of cargo handled by PLL to the total cargo of the port except SPM cargoes. Since the PLL questioned the formula and requested for including the SPM cargo also in the formula on the ground that the COPT is charging port dues and pilotage on SPM cargo of BPCL, the COPT has agreed to include the SPM cargo also in the formula. In other words, the maintenance dredging cost for the outer channel will be shared by PLL in the ratio of LNG cargo to the total cargo of the Port. However, the port has withdrawn the concession in the port dues which the port proposed earlier. Therefore, all tankers will attract the single rate of port dues including the LNG vessels calling at PLL Berth.
- (xiii). The COPT has proposed to shift the existing schedule of charges for storage of cargo leviable at the transit area on license basis to the schedule of Estate Rentals with rationalization in tariff. The COPT has also informed that the rates will be revised along with the revision of lease rentals for which the proposal will be submitted by the port shortly. While the proposed rationalization in tariff, the financial implication of which has been captured in the revenue estimation, is approved, the proposal for shifting to the schedule of Estate Rentals can be considered when the port files the proposal for revision of Estate Rentals based of the Land Policy guidelines of the Government. The note proposed by COPT to the effect that the concessional (rationalized) rate will be collected till next revision of Scale of Rates is retained.
- (xiv). While approving the tariff for HMC, the COPT was advised by this Authority vide Order dated 30 September 2014 to file a well analysed proposal linking the tariff to the performance of HMC during the next revision of tariff based on the experience gained. When the port was asked in this regard during the proceedings of the current proposal, the COPT has pleaded that the cargo handled by HMC is insignificant due to the cargo profile of the port and therefore, the utilization of the HMC is below 10%. It has further pleaded that the utilization is too small to adopt a performance linked

tariff. Recognizing the ground reality, the COPT is advised to file a proposal for fixation of performance linked tariff for HMC when the cargo volume of the HMC improves.

- (xv). The port has proposed to introduce few new conditions, modified few existing conditions, deleted some of the conditions and tariff items. They are discussed as follows:

(a). New Conditions:

- (i). The port has proposed to define the coastal rate as 60% of the foreign rate subject to the provision of at 1.2 (xiii). The description proposed by the port is not in a nature of definition. Therefore, the coastal rate need not be defined. What is coastal rate is already prescribed in the Scale of Rates.
- (ii). Since the port render service to non port berths, it has proposed a definition for non port berths meaning that any berth other than port berth will be non port berths. The non port berths are stated to be Cochin Shipyard, Seablue Shipyard etc.
- (iii). The port has proposed a new composite package tariff for pilotage services for other than port berths at a minimum of ₹2.00 lakhs for first two hours and thereafter ₹0.75 lakhs per hour or part thereof. If the normal pilotage fee is higher than the composite package tariff, then the normal pilotage fees shall be applicable. The port has also proposed a tariff for use of additional tug at ₹0.50 lakhs per tug per hour or part thereof. The port has also proposed to levy 50% of basic composite charge towards pilotage charges under cold move in addition to the basic composite tariff of ₹2.00 lakhs. The port has proposed to collect the pilotage charges as per the Scale of Rates with respect to shifting of vessels from port berths to non-port berths and vice versa. The port has also clarified that the charges proposed will not be applicable for Indian Navy and Indian Coast Guard vessel moving to/from naval and Coast Guard berths. Accordingly, the port has proposed definitions for port berths and non-port berths.

In this regard, the port has furnished the reasons for proposing a separate tariff stating that the income from shifting charges is very low compared to the actual cost incurred by the port and the revenue from non-port berths is less than ₹100 lakhs per annum. The port has not considered revenue in its revenue estimation. However, considering the reasons furnished by the port and the estimated revenue from the non-port berths is insignificant, the proposal for a new composite tariff and the definition of port berths which comprises existing berths as well as SPM and LNG berths and the definition for non-port berths are approved.

- (iv). The port has proposed to include a note under General Terms & Conditions that Priority berthing will be given to coastal shipping carrying Dry/Break Bulk cargo in any one of the berths. Such priority berthing shall be without recovery of priority berthing charges stating that the inclusion is in line with the TAMP Order No.TAMP/52/2014-Genl. dated 28.11.2014. The Order dated 28 November 2014 was issued based on the guidelines issued by the Ministry of Shipping on priority berthing for coastal vessels, which stipulate that coastal vessels shall not attract priority berthing charges. Hence, the proposed condition is approved.
- (v). The port has proposed a note stating that Berth hire at double the normal rates will be applicable on research vessels, supply vessels, pleasure yachts, oil rigs and other non cargo vessels excluding passenger ships, Navy & Coast Guard Ships and Ships and Barges for bunkering. The port has not furnished any reasons for the proposed increase in the berth hire charges at 100%. Considering the time taken by these vessels at the berths and occurrence of handling these vessels at the port as understood from the port, the proposed note is approved.
- (vi). The port has proposed to double the normal berth hire applicable on cargo ships idling on ship's account for 24 hrs or more during and after operations to discourage idling of cargo vessels after completion of operations. Hence, the proposed note is approved.
- (vii). The port has proposed to include the formula for sharing of maintenance dredging cost for common user outer channel by Petronet LNG Limited. It is not a tariff item or a conditionality governing the application of tariff item. Therefore, the formula though agreed between the port and PLL is not prescribed in the SOR.

- (viii). The port has proposed a note stating that 100% indexation will not apply on wharfage of Crude oil at SPM. This is reported to be flowing from the MOU entered between COPT and BPCL-KR which states that the wharfage charges will be determined on mutually agreed basis. Hence, the proposed note is approved.
- (ix). The port has proposed to include the waterfront royalty under schedule of wharfage under Cargo Related Charges and a note regarding the increase in the waterfront royalty @ 20% for every three years and non-applicability of 100% of the WPI as per the MOU entered between COPT and PLL. To a specific query, the port has stated that the waterfront royalty is a tariff collection on the LNG cargo handled by PLL. The COPT has argued that the waterfront royalty is akin to wharfage and requested for prescription in the Scale of Rates. The payment of waterfront royalty by PLL to COPT is an arrangement agreed between them. If it is akin to wharfage, no proposal was filed by the COPT in this regard for approval. Wharfage is a tariff item to be approved by this Authority. Since the amount of ₹124.416 per tonne appears to be consideration amount for use of the waterfront of the port trust, it is not correct to equate with wharfage. Prescription of royalty or revenue share in the form of any terminology in the Scale of Rates of port trust is beyond the mandate given to this Authority. Hence, this Authority is not in a position to approve proposal of port to include the waterfront royalty under schedule of wharfage under cargo handling and note with respect to applicability of 100% WPI.
- (x). The port has proposed a note stating the wharfage for bulk and break bulk cargo includes all the payments relating to supply of cargo handling workers and staff, hence, no separate charges on wage plus levy and piece rate incentive for supply of cargo handling worker and staff will be collected under the schedule of wharfage for bulk and break bulk cargo. The proposed note is as per the note already approved by this Authority vide Order dated 21 February 2014.
- (xi). With reference to a note to collect lease rent for new concrete/temporary jetties in addition to license fee to recognise the bad of back waters, the COPT has clarified that the license fee is for jetties and lease rent is for waterfront area. Since, it is a waterfront area, 50% of the prescribed lease rental will have to be collected. The condition proposed by the COPT is suitably modified to reflect the 50% criteria.
- (xii). The port has also proposed a note under schedule 7.8.3 stating that the License fee will be subject to Annual escalation @ 5% on License fees & Inspection fees. The COPT has proposed the License fees & Inspection fees apart of general revision of scale of rates under Tariff Policy 2015. The said Tariff Policy 2015 does not prescribe any automatic annual escalation except indexation of tariff at 100% of WPI subject to achievement of performance standards. Hence, this Authority is not in a position to approve the note.
- (xiii). The COPT has proposed weighment charges for container Trailers and Trucks using 100T capacity weighbridge at ₹.150/- per 20' TEU and ₹. 200/- per 40' and above. The basis for proposed rate remains unexplained. The revenue impact also has not been captured in the revenue estimation. Nevertheless, since the port has the flexibility to prescribe charges and recognising that the over all proposed Scale of Rates will achieve only 72.50% of the ceiling ARR leaving a balance of 27.50% cushion, the proposed tariff item is approved.

(b). Modifications to existing conditionalities:

- (i). The port has proposed to modify the definition of day as Day shall be the period of 24 hours starting from 07.00 hrs of a day to and ending at 07.00 hrs on the following day. The proposed change in the definition does not have any material impact and hence, the proposed change in the definition of day is approved.
- (ii). The port has proposed to modify the definition of free period under schedule Definitions – General and note under Demurrage charge/ Storage charge in respect of Finished sugar and Pulses (Import) adding that once demurrage /storage charge starts accruing no allowance will be made for the customs notified holidays and port non-working days. The modification proposed is in line with the Clause 8.6 of the Working Guidelines for determination of tariff under Tariff Policy 2015; hence, the modification proposed to the existing note is approved.

- (iii). The port has proposed to modify the rate of penal interest on delayed payments/refunds @ 15%. The proposed modification is in line with the Clause 5.5.1 of the Working Guidelines for determination of tariff under Tariff Policy 2015. Hence, the modification proposed to the note is approved.
- (iv). The port has proposed to modify the note with respect to levy of vessel related charges for coastal vessels as Vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee Vs US \$ so that vessel related charges for coastal vessels shall not exceed 60% of corresponding charges for other foreign going vessels. Further, these charges will be collected in Indian Rupees only at the applicable existing rate. The proposed modification is in line with the Order passed by this Authority vide Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 and hence, is approved.
- (v). The port has rationalized the tariff applicable for both old bunks and new bunks towards License fee for the use of port's bunks and proposed a single rate of ₹.250/- per sq. mtr. per month as against the various rates depending upon the sizes of the bunks, both for old and new stating that all the old bunks are tendered and allotted afresh and accordingly proposed a single rate. Considering the clarification, the proposed rate is approved.

(c). **Deletions in the existing conditionalities:**

- (i). The port has proposed to delete the definition of Cold move from the schedule of Definitions – General. The port has not furnished any reasons for the proposed deletion. Further, since, the cold move is one of the criteria for levy of tariff proposed for pilotage service for other than port berths, this Authority is not in a position to approve the deletion of definition of cold move.
- (ii). The port has proposed to delete two general terms & conditions with regard to fees payable for shifting of a sailing vessel from any jetty/berth at Willingdon Island/Fort Cochin wharf to a stream or wharf berth and sailing vessels will be allowed to be shifted in the inner harbour only undertow at the cost of owners & with prior intimation from the existing SOR stating that these services are not rendered to such vessel now in the port. Hence, the proposed deletion of the tariff item is approved.
- (iii). The port has proposed to delete the schedule for charges for the use of Port's Dry dock stating that the facility of work shop and dry dock was handed over to the Cochin Shipyard Limited (CSL) for the development and operation of an International Ship Repair Facility and the CSL pays the lease rents for the area handed over and hence, the proposed deletion of the tariff item is approved.
- (iv). The port has proposed to delete the schedule for charges for use of Port's Fire Equipment stating that the Port is not in a position to hire out the equipment and hence separate rate is not required in SOR. Recognizing that this item is related to safety aspect of the port and in case a user / operator makes a request for fire tender or fire pump to port, a tariff should be available, this Authority decides to retain the tariff for use of port's fire equipment at schedule 7.1 under chapter VII – Miscellaneous charges instead of deletion proposed by the port. The tariff for this item is prescribed at ₹ 666.40 per hour or part thereof applying 36% increase over the existing rate of ₹. 490 per hour or part thereof in line with the increase proposed for hire of other equipment. Consequently, the subsequent schedules nos are renumbered as 7.2 to 7.11 instead of 7.1 to 7.10.
- (v). The port has proposed to deleted the note under the schedule of charges for issue of wharf entry permits to authorized visitors. The proposal for deletion of note does not have any impact and hence, the proposed deletion is approved.
- (vi). The port has proposed to delete the charges of ₹2000/- per launch per day or part thereof for Passenger launches under Misc. Charges. It is understood from the COPT the tariff item is not relevant now. Hence, the proposal of the port to delete the tariff item is approved.
- (xvi). As stated earlier, this Authority has disposed of the proposal of COPT filed by it for General Revision of its Scale of Rates vide Order No.TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016. The

SOR and the Performance standards were notified on 4 May 2016. The said SOR takes into account, among other things, the (then) direction issued by MOS vide its letter No.8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 on the prescription of coastal rates with reference to the prevailing exchange rate. As per the said direction of the MOS, vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of the Indian Rupee vs the US\$ so that vessel related charges for all coastal vessels do not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Also, as regards container related charges denominated in US\$ for foreign containers, the tariff for coastal container shall not exceed 60% of the corresponding charges applicable for other foreign containers and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Based on the direction of the MOS for immediate prescription of rates for coastal vessel and coastal container, this Authority has passed an Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 incorporating suitable notes in the Scale of Rates of Major Ports and private terminal operating thereat and communicated to all the Major Port Trusts including COPT and concerned BOT operators for implementation. Accordingly, the COPT has estimated the revenue. Accordingly, the revised SOR of the COPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016, prescribed the following note in place of vessel related charges for coastal vessel and container related charges for coastal category whose foreign counter part was denominated in US\$.

“Rates for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation”.

- (xvii). As also stated earlier, subsequently, the MOS has, vide its letter No.8/(15)2015-TAMP dated 11 May 2016, stating that the consequence related with linkage of exchange rate fluctuation for restatement of coastal tariff need to be addressed. The MOS has issued a direction to this Authority stating that till such time the issues are addressed, the MOS has decided to temporarily keep its direction vide its letter no.8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 in abeyance till further orders and has restored the earlier policy direction issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) vide its letter no.PR-14019/29/2001-PG dated 1st/3rd January 2005 and 9 March 2005 and directed this Authority to appropriately prescribe the coastal cargo/ container/ vessel related charges levied at all Major Port Trusts and private operators authorized under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963 immediately. The direction of the MOS vide its letter dated 11 May 2016 was culminated in to Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 19 May 2016 directing all the Major Port Trusts (MPTs) to amend their Scale of Rates accordingly. This Order was communicated to all Major Port Trusts including COPT vide our letter No.TAMP/4/2004-Genl. dated 30 May 2016.

In this backdrop, COPT was requested to file an appropriate proposal for notification of tariff for coastal vessels in line with the Order dated 19 May 2016. In pursuance of Order dated 19 May 2016, the COPT vide its letter No.FD/Costing/Revision of SOR/2016 dated 1 June 2016 and 15 June 2016 has filed the revised proposed SOR along with revised revenue estimates. In the revised proposed SOR the only modification done by the port is replacing the note relating to the vessel related charges for coastal vessels and coastal container related charges with specific rate furnished by the port in pursuance of the May 2016 policy direction of the MOS. The revised revenue estimated by the COPT at the revised proposed rates is 279.42 crores as against ₹288.37 crores estimated by the COPT vide its earlier proposal dated 27 January 2016.

On perusing the proposed SOR and comparative statement furnished by the COPT, it is seen that the COPT has applied the prevailing exchange rate i.e. 1US\$ = ₹59.90 based on the exchange rates considered by it in the proposal filed in November 2014 for arriving at the rate for Coastal Vessels, coastal container related charges. For vessel related charges for coastal category, the COPT has proposed the rate considering the eligible concession of 40% on its foreign counter part.

The approach adopted by the COPT for arriving at the amended rate for coastal vessel applying the current foreign exchange rate of 1US\$ = ₹ 59.90 as considered by COPT in its old proposal of November 2014 (which was closed in view of New Tariff Policy 2015 announced by the MOS) is not in the line with the direction issued by MOS on 11 May 2016. As stated earlier, the MOS has temporarily kept the direction of 17 September 2015 in abeyance and reinstated the direction issued by the (then) MSRTH vide its letter no.PR-14019/29/2001-PG dated 1 / 3 January 2005 and 9 March 2005. The relevant para 3 (ii) of the Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 passed by this Authority based on the policy direction issued by the MSRTH on 1 / 3 January 2015 regarding non reinstatement of coastal rates is reproduced below:

“The coastal rates will not automatically increase on account of exchange rate variations. They are to be delinked from dollar denominated rates, if any, prescribed for other categories of vessels/containers. Restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates should not be resorted to. But, the minimum concessions as envisaged by this policy should be ensured.”

Thus, it is seen that the approach adopted by COPT is not found in line with the above said MOS direction. Hence, the vessel related charges for coastal vessel and container storage charges for coastal category has been modified without resorting to restatement of rates to the prevailing exchange rate. The revenue estimates capturing the modified rates in respect of vessel related charges for coastal vessel and container related charges for coastal category in pursuance of the recent direction of the MOS works out to ₹264.45 crores which is lower than the estimated Annual Revenue Requirement (ARR) of ₹ 279.42 crores estimated by the COPT. The modified Form 1 estimating the modified revenue estimates is attached as Annex-I. The modification in the revenues estimates is on account of prescription of vessel related charges for coastal vessels and coastal containers related charges on account of policy direction of the MOS issued in May 2016.

As stated earlier, the ceiling indexed ARR is ₹399.02 crores. The port has sought tariff increase to meet the ARR of ₹279.42 crores. Thus, there is a revenue gap is ₹134.57 crores. For a few tariff items the port has not estimated revenue as explained in the preceding paragraphs. Looking to the insignificant nature of tariff items and even if the port realizes additional revenue for such insignificant tariff items the additional revenue is not expected to exceed the revenue gap of ₹134.57 crores.

As stated earlier, the MOS in its communication dated 11 May 2016 has stated that the consequences related to linkage of exchange rate fluctuation for restatement of coastal tariff need to be examined so that there is no adverse impact on promotion of coastal shipping. Till such time the issues are addressed, the MOS has decided to temporarily keep its earlier direction dated 17 September 2015 in abeyance till further orders. The COPT, therefore, can come up with a suitable proposal for modification in the coastal rates based on the further direction/ Orders to be received from the MOS on this matter.

- (xviii). The COPT has stated that the revised proposed rates filed by it vide its letters dated 1 June 2016 and 15 June 2016 will be effective from 3 June 2016. The port has stated that even the Port users have finally agreed in principle to the proposal of the Port.

In this context it is to state that the revised SOR was approved by this Authority on 27 February 2016. The SOR and Performance Standards approved by this Authority were notified in the Gazette on 04 May 2016 which is effective after expiry of 30 days from the date of notification of SOR in the Gazette i.e. from 3 June 2016. Till the amendment proposed by the port to the vessel related and container related charges in view of the policy direction issued by the MOS are approved and notified in the Gazette of India, the vessel related and container related charges as approved in the SOR notified on 4 May 2016 will continue to apply. In any case, the COPT has the flexibility to levy rates lower than the approved rates by this Authority, since the rates approved by this Authority are ceiling rates.

Since the amended rates approved flows from the direction of the MOS, it will have immediate effect from the date of notification of the detailed speaking Order in the Gazette.

- (xix). Clause 3.7. of the Working Guidelines issued by this Authority to operationalise the Tariff Policy 2015 stipulates that ordinarily the Order approved by this Authority shall come into effect after expiry of 30 days from the date the Order is notified in the Gazette.
- (xx). (a). **The users/user associations have objected to the tariff increase proposed by the COPT. In this regard, it is relevant here to mention that as per clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The COPT can exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.**
- (b). **As stated earlier, as per Clause 2.7. the Tariff Policy 2015, it is for the COPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.**
- (c). **The modification proposal by COPT in the conditionality governing the Scale of Rates are considered for approval based on justification / clarification furnished by COPT.**

For reasons stated, a few modification in conditionality proposed by COPT have not been approved. If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the COPT, port users / user association may approach this Authority for review giving adequate justification / reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette.

- (xxi). As per clause 4.1. of the Tariff Policy, 2015, (i). the additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff Orders which remain unadjusted has to be transferred by Major Port Trusts to any fund as desired by the Port Trust, and, further (ii). additional surplus, if any, accruing to the Major Port Trusts during the period of application of existing Scale of Rates till the effective date of implementation of the new Scale of Rates fixed under this policy should be assessed and transferred to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and / or modernization of the port infrastructure facilities.

As brought out in para 12(xii)(d) of the last general revision Order dated 1 April 2013, this Authority has decided to set off past period surplus of ₹71.63 crores against the deficit of ₹. 46.37 crores in 2012-13 and short fall in Pension fund of ₹1273 crores in the pension fund as compared to the requirement as per actuarial valuation as on 31 March 2012.

For the years, 2013-14 to 2014-15, the port has not assessed any surplus/deficit and stated that there is no additional surplus to be transferred to General Reserve Account. In this connection, it is relevant here to mention that the profit & loss account for the year 2014-15 of COPT shows a deficit of ₹72.04 crores and hence question of treatment of transfer of surplus as per clause 4.1. of the Tariff Policy 2015 does not arise.

After finalising the accounts for the financial year 2015-16, the COPT is requested to assess the actual surplus / deficit and in case of surplus, if any, comply with provision prescribed in Clause 4.1. of the Tariff Policy 2015 and also report the position to this Authority.

- (xxii). It is relevant to state here that this Authority in view of the clarification sought by the V.O. Chidambarnar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo/ container has passed an Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the recommendations of Directorate General of Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts. On perusing the revised SOR, it is seen that the port has not deleted the provisions prescribed in existing SOR which are replaced by the provisions prescribed in the November 2015 Order. The proposed SOR is suitably modified in line with the prescription approved in the common adoption Order of November 2015.
- (xxiii). As per Clause 3.1. of the Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port. The COPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes / day including container handling. The COPT has also proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels. The Tariff Policy 2015 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. The performance standards as proposed by the COPT is prescribed along with SOR.
- (xxiv). As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015, SOR will be indexed annually to the inflation to the extent of 100% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy 2015 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy 2015, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2015-16 is already considered in the ARR computation and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will thus be applicable from 1 April 2017 subject to increase in inflation index and achievement of Performance Standards in the year 2016-17. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this

Authority. The annual indexation will be from 1 April 2017 subject to increase in inflation index announced by us and the COPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy 2015 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In Order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the COPT to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.

- (xxv). The validity of the existing SOR of the COPT was last extended till 31 December 2015 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier. By the time the Order comes into effect, it may be around April 2016. That being so, the existing Scale of Rates is deemed to have been extended from the date of expiry till the revised SOR comes into effect.
- (xxvi). As per Clause 3.8. of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. By the time the Order comes into effect, it may be around April 2016, as stated earlier. Therefore, and since the Tariff Policy, 2015 requires computation of tariff based on ARR on the actuals reported in the Audited Accounts for three years, the validity of the revised SOR is prescribed till 31 March 2019.

16.1 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the amendments in the Vessel related Charges and Container related charges for coastal category in the existing SOR approved by this Authority vide Order dated 27 February 2016 and notified vide Gazette No 180 dated 4 May 2016 attached as Annex.

16.2. The amendments to SOR approved by this Authority will come into effect from the date the Order is notified in the Gazette of India.

16.3. The COPT has committed Performance Standard for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and idle time at berth Port.

16.4. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy 2015. If COPT does not fulfil the Performance Standard, no indexation is eligible for the next year.

16.5. As per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2015, the COPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. The annual reports shall be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to this Authority from time to time.

16.6. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from COPT under clause 7.1. of the Tariff Policy, 2015 on its website. However, this Authority shall consider a request from COPT about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN Member (Finance)

[ADVT- III/4/Exty./143/16(258)]

Annex**Amendment to the existing SOR of Cochin Port Trust (COPT) approved vide Order No. TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016**

The following notes/ schedules prescribed in the existing Scale of Rates (SOR) of the COPT approved by this Authority vide Order No. TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016 to be replaced as given below:

(i). <u>Replace note (xiv) under 1.2 General Terms and Conditions under Chapter I of the existing SOR with the following:</u>				
As approved in SOR notified vide Order No. TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016			Replace with the following	
(xiv).	(a).	Vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee vs US \$ so that vessel related charges for coastal vessels shall not exceed 60% of the corresponding charges for other foreign going vessels. Further, these charges will be collected in Indian Rupees only at the applicable exchange rate.	(xiv).	(a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other foreign vessels.
	(b).	As regards the Container related charges which are denominated in US dollars for the foreign containers, the tariff for coastal container shall not exceed 60% of the corresponding charges for other foreign containers. Further, these charges will be collected in Indian Rupees only at the applicable exchange rate."	Note (b) deleted. Consequently, existing notes, (c), (d), (e), are renumbered as (b), (c),(d).	
(ii). <u>Replace 2.1.1. with the following Schedule of Port Dues under Chapter II prescribed in existing SOR as given below:</u>				
As approved in SOR notified vide Order No. TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016			Replace with the following	
Sl. No	Type of vessel	Foreign vessel (in US\$)	Rate per GRT	
1	All Tankers at Port berths and STS	0.396	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.	
2	Container Vessels	0.376		
3	Other Vessels	0.301		
Sl. No	Type of vessel	Foreign vessel (in US\$)	Rate per GRT	
1	All Tankers at Port berths and STS	0.396	Coastal Vessel (in ₹)	
2	Container Vessels	0.376	10.58	
3	Other Vessels	0.301	10.07	
			8.07	
(iii). <u>Replace 2.2.1. with the following Schedule of Pilotage fees under Chapter II prescribed in existing SOR with the following:</u>				
As approved in SOR notified vide Order No. TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016			Replace with the following	
Sl. No	Vessel Size (GRT)	Foreign vessel (in US\$)	Rate per GRT	
		Coastal vessel (in ₹)		
Sl. No	Vessel Size (GRT)	Foreign vessel (in US\$)	Coastal vessel (in ₹)	

		Vessels at SBM & STS	Vessels at LNG	Container Vessels	Other vessels	Vessels at SBM, STS & LNG	Container Vessels	Other vessels
(i)	Upto 30000	0.4259	0.2750	0.8180	0.8435	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.		
(ii)	30001 to 60000			US \$ 24540 plus US \$ 0.6544 per GRT over 30000 GRT	US \$ 25305 plus US \$ 0.6748 per GRT over 30000 GRT			
(iii)	60000 1 & Above			US \$ 44172 plus US \$ 0.5726 per GRT over 60000 GRT	US \$ 45549 plus US \$ 0.5905 per GRT over 60000 GRT			

		Vessels at SBM & STS	Vessels at LNG	Container Vessels	Other vessels	Vessels at SBM & STS	Vessels at LNG	Container Vessels	Other vessels
(i)	Upto 30000	0.4259	0.2750	0.8180	0.8435	11.69	10.90	21.89	22.56
(ii)	30001 to 60000			US \$ 24540 plus US \$ 0.6544 per GRT over 30000 GRT	US \$ 25305 plus US \$ 0.6748 per GRT over 30000 GRT			₹ 656700 plus ₹17.50 per GRT over 30000 GRT	₹ 676800 plus ₹18.05 per GRT over 30000 GRT
(iii)	60000 1 & Above			US \$ 44172 plus US \$ 0.5726 per GRT over 60000 GRT	US \$ 45549 plus US \$ 0.5905 per GRT over 60000 GRT			₹ 1181700 plus ₹15.32 per GRT over 60000 GRT	₹ 1218300 plus ₹15.80 per GRT over 60000 GRT

(iv). **Replace 2.2.3. with the following Schedule of Shifting Charges under Chapter II prescribed in existing SOR with the following:**

As approved in SOR notified vide Order No. TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016								Replace with the following							
Sl. No	Vessel Size (GRT)	Rate per GRT						Sl. No	Vessel Size (GRT)	Rate per GRT					
		Foreign vessel(in US\$)			Coastal vessel(in ₹)					Foreign vessel (in US\$)			Coastal vessel (in ₹)		
		Vessels at SBM, STS & LNG	Container Vessels	Other vessels	Vessels at SBM, STS & LNG	Container Vessels	Other vessels			Vessels at SBM, STS & LNG	Container Vessels	Other vessels	Vessels at SBM, STS & LNG	Container Vessels	Other vessels
(i)	Upto 30000	0.2130	0.4090	0.4218	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.			(i)	Upto 30000	0.2130	0.4090	0.4218	5.85	10.95	11.28
(ii)	30001 to 60000		US \$ 12270 plus US \$ 0.3272 per GRT over 30000 GRT	US \$ 12654 plus US \$ 0.3374 per GRT over 30000 GRT				(ii)	30001 to 60000		US \$ 12270 plus US \$ 0.3272 per GRT over 30000 GRT	US \$ 12654 plus US \$ 0.3374 per GRT over 30000 GRT		₹ 328500 plus ₹8.75 per GRT over 30000 GRT	₹338400 plus ₹9.03 per GRT over 30000 GRT
(iii)	600001 & Above		US \$ 22086 plus US \$ 0.2863 per GRT over 60000 GRT	US \$ 22776 plus US \$ 0.2953 per GRT over 60000 GRT				(iii)	600001 & Above		US \$ 22086 plus US \$ 0.2863 per GRT over 60000 GRT	US \$ 22776 plus US \$ 0.2953 per GRT over 60000 GRT		₹ 591000 plus ₹7.66 per GRT over 60000 GRT	₹609300 plus ₹7.90 per GRT over 60000 GRT

(v). **Replace the Schedule 2.2.4. Tug charges for Port berths under Chapter II prescribed in existing SOR with the following:**

As approved in SOR notified vide Order No. TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016

Replace with the following

Particulars	Rate per tug hour or part thereof	
	Foreign vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in ₹)
Tug charges for SPM, STS or any other operations	606.56	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.

Particulars	Rate per tug hour or part thereof	
	Foreign vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in ₹)
Tug charges for SPM, STS or any other operations	606.56	16231.55

(vi) **Replace subsections(1), (2), (3), under the Schedule 2.2.5 Miscellaneous Pilotage fees under Chapter II prescribed in existing SOR with the following:**

As approved in SOR notified vide Order No. TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016

Replace with the following

2.2.5 Schedule of Miscellaneous Pilotage fees**2.2.5 Schedule of Miscellaneous Pilotage fees****1. Pilotage fee for Barges****1. Pilotage fee for Barges**

Unit	Foreign vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in ₹)
Each way per vessel	49.69	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.

Unit	Foreign vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in ₹)
Each way per vessel	49.69	1329.70

2. Detention Charges**2. Detention Charges**

Particulars	Unit	Foreign vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in ₹)
For detention of a pilot for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition is made	Per hour or part thereof	196	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.

Particulars	Unit	Foreign vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in ₹)
For detention of a pilot for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition is made	Per hour or part thereof	196	5244.96

3. Cancellation Charges**3. Cancellation Charges**

Particulars	Foreign vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in ₹)
For the cancellation of the requisition for a service of a pilot with less than 2 hrs. notice to the Dy. Conservator.	294	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.

Particulars	Foreign vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in ₹)
For the cancellation of the requisition for a service of a pilot with less than 2 hrs. notice to the Dy. Conservator.	294	7867.44

(vii) <u>Replace the Schedule 2.2.6.Shifting fee for Bargesunder Chapter II in existing SOR with the following:</u>									
As approved in SOR notified vide Order No. TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016				Replace with the following					
2.2.6. Shifting fee for Barges				2.2.6. Shifting fee for Barges					
Unit	Foreign vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in ₹)		Unit	Foreign vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in ₹)			
Each way per vessel	24.85	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.		Each way per vessel	24.85	681.70			
(viii) <u>Replace the Schedule 2.3. Berth Hire Charges under Chapter II in existing SOR with the following:</u>									
As approved in SOR notified vide Order No. TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016				Replace with the following					
2.3.1. Schedule of berth hire charges.									
Sl. No.	Name of berths	Rate per GRT per hour		Sl. No.	Name of berths	Rate per GRT per hour			
		Foreign vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in ₹)			Foreign vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in ₹)		
1	UTL, SCB, Q2, Q3	0.00485	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.	1	UTL, SCB, Q2, Q3	0.00485	0.1539		
2	Q1, NCB, BTP, Q5, Q6, Q7, Q10	0.00534		2	Q1, NCB, BTP, Q5, Q6, Q7, Q10	0.00534	0.1695		
3	Q8, Q9	0.00543		3	Q8, Q9	0.00543	0.1724		
4	Q4, STB, NTB, COT	0.00558		4	Q4, STB, NTB, COT	0.00558	0.1771		
5	Container Berths at ICTT	0.00567		5	Container Berths at ICTT	0.00567	0.1800		
2.3.2 Schedule of Berth Hire Charges for other vessels/floating crafts/bodies				2.3.2 Schedule of Berth Hire Charges for other vessels/floating crafts/bodies					
Sl. No.	Particulars		Rate per GRT per hour or part thereof		Sl. No.	Particulars		Rate per GRT per hour or part thereof	
			Foreign vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in ₹)				Foreign vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in ₹)
1	Inland Waterways Barges		0.00704	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.	1	Inland Waterways Barges		0.00704	0.1882
2	Lash Barges:				2	Lash Barges:			
	(i).	Berth hire for occupying any berth	0.00946			(i).	Berth hire for occupying any berth	0.00946	0.2529
	(ii).	Fleeting charges when barges wait at fleeting areas	0.00309			(ii).	Fleeting charges when barges wait at fleeting areas	0.00309	0.0819
3	Floating Crafts/ Bodies:				3	Floating Crafts/ Bodies:			
	(i).	Occupying port berths	0.00946						

	(ii).	Not occupying port berths but remaining in port water area	0.00309			(i).	Occupying port berths	0.00946	0.2529
						(ii).	Not occupying port berths but remaining in port water area	0.00309	0.0819

(ix) Replace the Schedule 2.4. Charges for Supply of fresh water to vessels under Chapter II in existing SOR with the following:

As approved in SOR notified vide Order No. TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016

Sl. No.	Description	Foreign vessel (in US\$)		Coastal Vessel (in ₹)
		Rate (per 1000 Lts.)	Minimum charge	
1.	Supply through Barges:			Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.
	(i). At inner harbour	10.78	270	
	(ii). At outer harbour	43.12	1078	
2.	Water supply through shore	6.16	154	

Replace with the following

Sl. No.	Description	Foreign vessel (in US\$)		Coastal Vessel (in ₹)	
		Rate (per 1000 Lts.)	Minimum charge	Rate (per 1000 Lts.)	Minimum charge
1.	Supply through Barges:				
	(i). At inner harbour	10.78	270	288.45	7225.20
	(ii). At outer harbour	43.12	1078	1153.90	28847.30
2.	Water supply through shore	6.16	154	164.90	4121.05

(x). Replace the Schedule 5.2 Ground Rent on Containers under Chapter-V in the existing SOR with the following :

As approved in SOR notified vide Order No. TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016

Sl. No.	Period of occupation	Rate per Container per day or part thereof					
		Foreign (in US \$)			Coastal in ₹		
		20'	40'	Above 40'	20'	40'	Above 40'
1	Empty Containers				Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.		
	(i). First 3 days	Free	Free	Free			
	(ii). 4th day to 10th day	4	8	12			
	(iii). 11th day to 15th day	8	16	24			
	(iv). Thereafter	16	32	48			
2	Loaded Containers						
	(i). First 7 days	Free	Free	Free			
	(ii). 8th day to 15th day	4	8	12			
	(iii). 16th day to 30th day	8	16	24			
	(iv). Thereafter	16	32	48			
3	Hazardous Containers						
	(i). First 7 days	Free	Free	Free			
	(ii). 8th day to 15th day	5	10	15			
	(iii). 16th day to 30th day	10	20	30			
	(iv). Thereafter	20	40	60			

Replace with the following

Sl. No.	Period of occupation	Rate per Container per day or part thereof					
		Foreign (in US \$)			Coastal in ₹		
		20'	40'	Above 40'	20'	40'	Above 40'
1	Empty Containers						
	(i). First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(ii). 4th day to 10th day	4	8	12	178.40	356.80	535.20
	(iii). 11th day to 15th day	8	16	24	356.80	713.60	1070.40
	(iv). Thereafter	16	32	48	713.60	1427.20	2140.80
2	Loaded Containers						
	(i). First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(ii). 8th day to 15th day	4	8	12	178.40	356.80	535.20
	(iii). 16th day to 30th day	8	16	24	356.80	713.60	1070.40
	(iv). Thereafter	16	32	48	713.60	1427.20	2140.80
3	Hazardous Containers						
	(i). First 7 days	Free	Free	Free			
	(ii). 8th day to 15th day	5	10	15	223.00	446.00	669.00
	(iii). 16th day to 30th day	10	20	30	446.00	892.00	1338.00
	(iv). Thereafter	20	40	60	892.00	1784.00	2676.00

Sl. No.	Period of occupation	Rate per container per day or part thereof					
		20'	40'	Above 40'	20'	40'	Above 40'
		Foreign in US \$			Coastal in ₹		
1	First 5days	Free	Free	Free	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.		
2	6 th to 15 th day	3	6	9			
3	16 th to 30 th day	6	12	18			
4	Thereafter	8	16	24			